AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

ASES ALIADOS DE LA GUERRA DE COREA



ASES ALIADOS DE LA GUERRA DE COREA

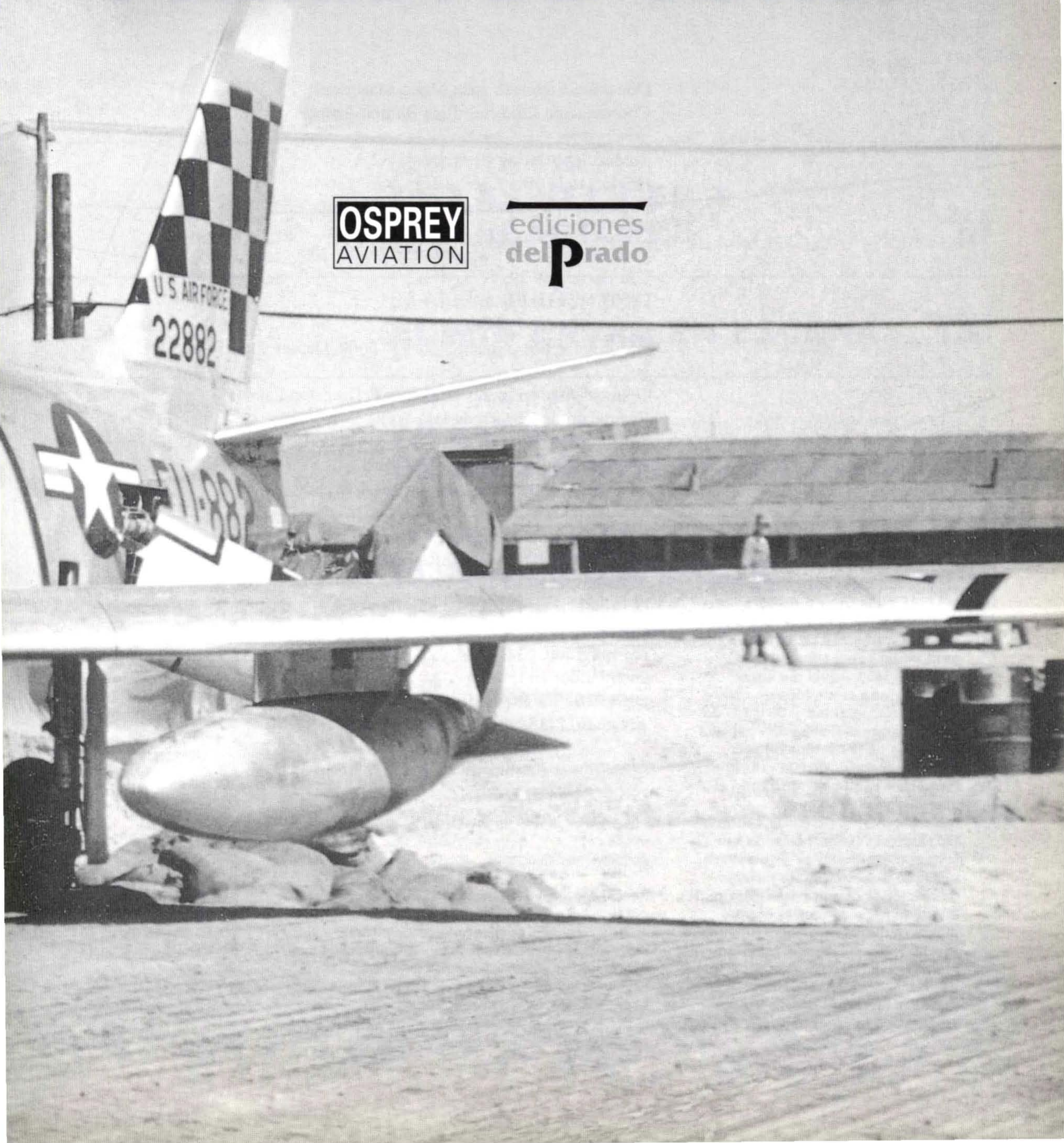
GLOSARIO

FEAF (Far East Air Forces): Fuerzas Aéreas de Extremo Oriente
FBW (Fighter Bomber Wing): Ala de Cazabombarderos
FBS (Fighter Bomber Squadron): Escuadrón de Cazabombarderos
F(AW)S (Fighter (All Wheather) Squadron): Escuadrón de Cazas Todo Tiempo
FIW (Fighter Interceptor Wing): Ala de Cazas Interceptores
FIS (Fighter Interceptor Squadron): Escuadrón de Cazas Interceptores
FEW (Fighter Escort Wing): Ala de Cazas de Escolta
FES (Fighter Escort Squadron): Escuadrón de Cazas de Escolta
FW (Fighter Wing): Ala de caza de EE UU
WO (Warrant Officer): Oficial Especialista



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 43

ASES ALIADOS DE LA GUERRA DE COREA



OSPREY AVIATION

ediciones del Prado

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *Korean War Aces*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 1995

Cea Bermúdez 39, 5°
28003 Madrid, España

Texto original en Inglés de Robert F. Dorr, Jon Lake y Warren Thompson
Ilustración de portada de Iain Wylie
Perfiles de aviones de Chris Davey y John Weal
Figuras de pilotos de Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4° I. 1092- Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-563-0
D.L.:

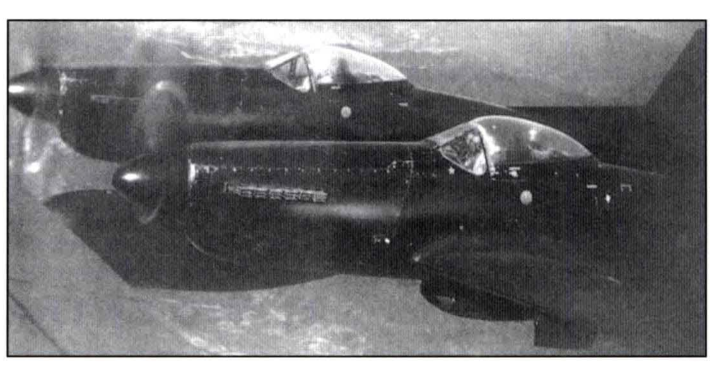
Impreso en España

Ilustración de cubierta:
El Cte. James Jabara, que acabó en el segundo lugar entre los ases de la USAF en la Guerra de Corea con 15 victorias, se enfrenta cara a cara con una formación de 16 MiG a gran altura sobre Uiju el 26 de mayo de 1953. Aquel día iba al frente de una escuadrilla de cuatro F-86F pertenecientes al 334° FIS de la 4ª FIW que realizaba una patrulla a lo largo de la Avenida de los MiGs, cuando localizó la gran formación comunista cruzando el Yalu. Sin vacilar, se lanzó inmediatamente de frente contra los reactores rusos, haciendo que los cazas plateados se dispersasen por todo el cielo. Jabara reclamó dos victorias durante esta misión: a uno de los reactores lo derribó, mientras que el otro entró en una incontrolable barrena al intentar apartarse del agresivo ataque con rumbo de colisión de Jabara. Aquellas fueron su octava y novena victorias de la guerra.

ÍNDICE

DE LAS HÉLICES A LOS REACTORES

Antes de que amaneciese el domingo 25 de junio de 1950, en medio de ráfagas de lluvia, las fuerzas norcoreanas invadieron Corea del Sur con 90.000 hombres y cientos de carros de combate T-34 de fabricación rusa. El apoyo aéreo a la invasión se materializó en forma de 150 aviones de combate con motor de hélice, entre los que estaban Lavochkin La-7, Ilyushin Il-10 Sturmoviks y Yakolev Yak-3, Yak-7, Yak-9 y Yak-18. También se informó, posiblemente por error, de que los norcoreanos utilizaban también algunos Bell F-63 Kingcobras, 2.456 de los cuales habían ido a parar a la URSS seis años antes en virtud de la Ley de Préstamo y Arriendo.



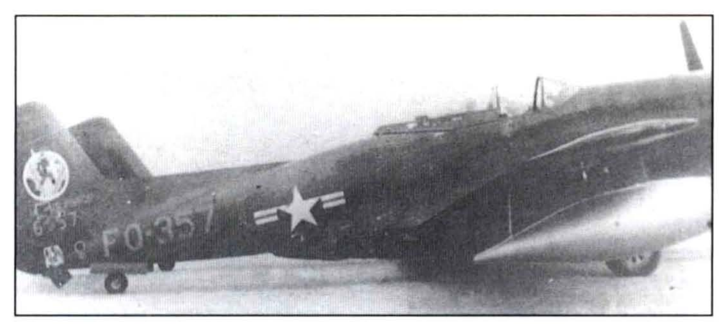
Aunque no era el principal caza de la USAF en Extremo Oriente –honor que correspondía al F-80C Shooting Star– tres escuadrones de la FEAF estaban equipados con el Twin Mustang F-82G cuando empezó la Guerra de Corea el 25 de junio de 1950. Los primeros Twin Mustang de la Fuerza Aérea estaban tripulados por dos pilotos –lo cual era un tanto absurdo–, pero los cazas nocturnos F-82G llevaban un operador radar en el asiento derecho, en lugar de otro piloto. Este F-82G (46-383) del 68º F(AW)S, pilotado por el Tte. William Skeeter Hudson, con el Tte. Carl Fraser como observador de radar (RO), derribó un Yak-7U el 27 de junio de 1950, consiguiendo oficialmente la primera victoria aérea de la guerra.

El principal caza norteamericano presente en aquel momento en el Extremo Oriente era el F-80C Shooting Star. El Cuartel General de las Fuerzas Aéreas de la USAF en Extremo Oriente (FEAF) estaba ubicado en Tokio, y operaba bajo el mando del Tte. General George E. Stratemeyer. El General de División Earle E. Partridge, jefe de la Quinta Fuerza Aérea de las FEAF, tenía a su disposición la 8ª Ala de Cazabombarderos (FBW) (equipada con F-80C) con base en Itazuke, Japón, reforzada por el 68º escuadrón de Cazas Todo Tiempo (F(AW)S) (equipado con Twin Mustang F-82). En Misawa se encontraba la 49ª FBW, equipada con F-80C, mientras que cerca de Tokio, en Yokota, tenía su base el 339º F(AW)S equipado con F-82. En Okinawa se encontraba la 51ª Ala de cazas interceptores (FIW) equipada con F-80C, reforzada por el 4º F(AW)S (F-82). Los B-29 tenían su base en la cercana isla de Guam.

El portaaviones que se encontraba más próximo era el USS *Valley Forge* (CVA-45), que navegaba cerca de Hong Kong, llevando a bordo los escuadrones de caza VF-51 y 52, equipados con F9F-3 Panther y los VF-53 y 54 equipados con F4U-4B Corsair. Un segundo portaaviones, el USS *Philippine Sea* (CVA-47), también se dirigía rumbo a la zona de guerra.

EL F-82 ENTRA EN COMBATE

El 27 de junio de 1950, un enjambre de cazas norcoreanos atacó el aeródromo de Kimpo. El Cte. James W. Poke Little, jefe del 339º F(AW)S equipado con F-82G, fue uno de los pilotos que despegaron aquel día. El 4º y el 339º habían reforzado al 68º en Itazuke, constituyendo la mayor fuerza de F-82 jamás reunida, un total de 20 a 22 aviones.



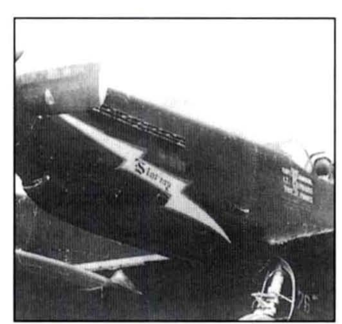
El FE-82G 46-357 era el avión pilotado por el Tte. Charles Moran cuando consiguió una de las tres victorias de los Twin Mustang contra cazas de hélice norcoreanos el 27 de junio de 1950. Pero el F-82 de Moran no escapó del encuentro sin sufrir daños, y en esta imagen se aprecian los impactos recibidos en la cola causados por el piloto norcoreano de un caza Lavochkin.

Poke Little ya había alcanzado la categoría de as volando con el 75º Escuadrón de Caza, del 23 Grupo de Caza – descendientes directos de los "Tigres Voladores" del AVG – en el teatro de operaciones de China, Birmania e India, durante la II Guerra Mundial. Se le habían atribuido oficialmente siete victorias, consistentes en seis cazas Zero y un bombardero sin identificar, y ahora estaba a punto de añadir otra victoria aire-aire a su Formulario Cinco, o historial de vuelo, aunque aún tendría que esperar un poco. Al Cte. Little se le atribuyó haber realizado el primer disparo de un arma norteamericana en la Guerra de Corea, aunque, sin embargo, no es uno de los dos pilotos que se disputan el honor de haber conseguido la primera victoria aérea.

El Tte. Hudson y el Tte. Carl Fraser entraron en acción con su Twin Mustang 46-383, bautizado con el nombre de *Bucket O' Bolts*, perteneciente al 68º F(AW)S. Hudson y Fraser, a quienes por segundo día consecutivo se les había asignado una misión defensiva sobre la base de Kimpo, derribaron un Yak-7U biplaza. Este éxito suele citarse como la primera victoria en el aire de la Guerra de Corea, pero el piloto de Twin Mustang, Tte. Charles B. Moran, podría también haber sido el primero.

El observador de Radar Fraser recuerda el combate del *Bucket O' Bolts*: "Volábamos en círculos sobre Kimpo, cuando dos cazas norcoreanos surgieron de entre unas nubes bajas y empezaron a perseguir a Charlie Moran y Fred Larkins, que volaban en el puesto número cuatro de nuestra escuadrilla de F-82G. La puntería de los norcoreanos fue algo mejor que la del día anterior y alcanzaron al aparato de Charlie en la cola."

Aunque el *Bucket O' Bolts* fue la montura utilizada por Fraser y Hundson para derribar su Yak, no era su avión asignado; ese honor correspondía a su F-82G, adecuadamente personalizado. Cuando fue tomada esta imagen de detalle en el otoño de 1950, Skeeter Hudson había ascendido al grado de capitán.



"Mi piloto, Skeeter Hudson, viró en redondo y se situó a la cola de su jefe de escuadrilla. Cuando el piloto enemigo se dio cuenta de que estábamos allí, ascendió bruscamente metiéndose entre unas nubes para intentar quitársenos de encima. Afortunadamente, estábamos tan cerca de él que podíamos verle incluso en medio de las nubes. Nuestra primera ráfaga le alcanzó en la parte posterior del fuselaje e hizo que se desprendiesen algunos fragmentos. El piloto del Yak hizo un violento viraje a la derecha y le lanzamos otra ráfaga que alcanzó su ala derecha. Esto hizo que su depósito de combustible se incendiase y que se le desprendiesen el flap y el alerón derechos. Para entonces, estábamos tan cerca que casi chocamos contra él."

"Vimos con toda claridad cómo el piloto se volvía y decía algo al observador. Entonces, echó hacia atrás la cúpula y se encaramó sobre el ala. Se inclinó otra vez hacia el interior de la cabina y volvió a hablar al observador, pero éste debía estar muy asustado o herido, porque nunca intentó saltar. El piloto del Yak tiró de la anilla del paracaídas y la campana le arrastró fuera del ala al abrirse, poco antes de que el avión se colocase en posición invertida y empezase a caer a tierra."

"La acción tuvo lugar a una altitud inferior a 1.000 pies. Después descubrimos que Moran había conseguido despegarse de su Yak y había entrado en pérdida. Cuando consiguió recuperar el control de su aparato, se encontró en el punto muerto de popa de otro Yak y lo derribó."



En esta fotografía vemos a los aparatos del 68º F(AW)s alineados en la base de Misawa, Japón, durante el frenético verano de 1950. En el extremo derecho está el 46-383, alias *Bucket O' Bolts*, que consiguió la primera victoria de la guerra pocas semanas después de ser tomada esta imagen. Obsérvese que la mayoría de los Twin Mustang llevan sus nombres pintados en el morro.

El Cte. Little, jefe del 339º , que estaba volando en hipódromos a gran altura sobre Kimpo, vio los combates que estaban teniendo lugar por debajo y oyó al Tte. Charles B. Moran, de la escuadrilla de Hudson (a bordo del 46-357) decir que le habían disparado. Inmediatamente, Poke Little se lanzó a la cabeza de una pareja de Twin Mustang para unirse al combate. En pocos minutos, el Cte. Little derribó otro caza norcoreano, y otros dos pilotos del 339º también reclamaron victorias.

El Twin Mustang parecía un candidato con pocas posibilidades para ser el avión que dominase los cielos de Corea, ya que no era un reactor, y ni siquiera era un avión de hélice muy conocido. Había sido creado uniendo dos fuselajes de XP-51F (no de P-51H, como se ha indicado en muchas ocasiones) mediante una gran sección alar central que alojaba el armamento, además de un gran estabilizador horizontal de una sola pieza de perfil paralelo. Los fuselajes habían sido alargados 1 m y 45 cm, justo detrás del radiador, y se había aumentado la superficie del plano fijo de deriva. Su planta motriz consistía en dos motores de émbolo Allison V1710 de 2.270 CV con refrigeración líquida, con hélices con sentidos de giro opuestos para reducir el par que proporcionaban al Twin Mustang una velocidad máxima de 740 km/h a 21.000 pies. La versión utilizada en el Extremo Oriente era el caza nocturno F-82G, equipado con un radar de exploración SCR-720C montado entre los fuselajes gemelos. Según el Tcol. Douglas E. Smith, del 4º F(AW)S, "Nuestros aviones habían estado estacionados en fila en la factoría de North American de Downey, California, desde 1946 hasta 1948, mientras la Fuerza Aérea pensaba un cometido útil en el que emplearlos". Estos cazas de color negro brillante iban a seguir en acción en el 4º, 68º y 339º F(AW)S hasta mediados de 1951, cuando fueron sustituidos por reactores.

El F-82G estaba armado con seis ametralladoras M3 Colt-Browning de 12,70 mm montadas en la sección alar central, que disparaban exactamente entre los círculos de las hélices de los dos motores. El avión llevaba 400 disparos por arma, "lo cual era un montón de munición", en palabras del Tte. Ranald Adams, ayudante del 68º F(AW)S.

El tercer día de la Guerra de Corea, y el primero de combates aéreos, todavía no había terminado, cuando el 35º Escuadrón de Caza (FS) de la 8ª FBW, apodado las "Panteras", que volaba con sus F-80 desde Itazuke, se convirtió en el primer escuadrón americano de reactores que derribó un avión enemigo –la 8ª FBW estaba compuesta por tres unidades, el 35º, el 36º, sin personal, y los "Cazadores de cabezas" del 80º escuadrón–. Este ala también tenía a su cargo la fuerza de F-82. El Capt. Raymond E. Schillereff, al frente de cuatro F-80, sorprendió sobre la zona de Seúl a un cuarteto de Il-10 que interferí-



Cuando empezó la guerra de Corea, el F-80C Shooting Star (Estrella fugaz) era el principal caza norteamericano presente en el Extremo Oriente. Los pilotos lo consideraban el mejor aparato para realizar operaciones de ametrallamiento que existía en el inventario, pero este reactor raras veces era capaz de superar la maniobrabilidad de los Yakolev y Lavochkin norcoreanos de hélice, al igual que los demás reactores americanos equipados inicialmente para llevar bombas o cohetes para misiones aire-tierra. Estos Shooting Stars pertenecen a la 8ª FBW, la primera unidad de reactores de la USAF que entró en combate y la primera también en derribar un aparato enemigo.

an la carga de aviones de transporte norteamericanos en el aeródromo de Kimpo, cerca de Seúl– los cuatro Ilyushins fueron derribados. El Capt. Schillereff y el Tte. Robert. H. Dewald se anotaron una victoria cada uno, mientras que el Tte. Robert E. Wayne fue a quien se atribuyó el derribo de los otros dos Il-10. A pesar de todo, los atacantes consiguieron destruir siete aviones de la Fuerza Aérea de la República de Corea (RoKAF), T-6 Texan que estaban en tierra en el aeropuerto de Seúl.

El F-80 Shooting Star había sido diseñado en 1943 y era el primer caza a reacción americano operativo. Los F-80C utilizados en Corea estaban propulsados al principio por un motor turborreactor Allison J33-A-23 que proporcionaba un empuje de 4.600 lb (20,46 kN), mientras que los últimos modelos C tenían un empuje de 5.400 lb (24,02 kN) proporcionado por un motor J33-A-35. El F-80C estaba armado con seis ametralladoras de 12,70 mm con 300 disparos por arma, situadas en el morro. Los F-80C, que habían sido asignados a Oriente como meros interceptores, carecían inicialmente de sujeciones para llevar bombas bajo las alas, aunque pronto fueron modificados para instalar (generalmente) dos depósitos de combustible en los extremos de las alas, un par de bombas de 454 Kg y ocho cohetes situados bajo las alas. Sin embargo, había que pagar un precio por esta configuración. Debido a problemas relacionados con su centro de gravedad, un F-80C equipado totalmente para una salida aire-tierra no podía llevar su carga completa de 1.800 disparos para sus armas. El F-80C estuvo en servicio en Corea en las 8ª, 49º y 51ª Alas de Caza.

A pesar de los éxitos conseguidos por el Capt. Schillereff y otros pilotos de F-80 en los combates entre reactores y aviones de hélice, nadie estaba todavía convencido de que el Shooting Star fuese el avión adecuado para enfrentarse a la Fuerza Aérea de Corea del Norte. Algunos pilotos opinaban que los reactores como el F-80 consumían demasiado combustible y que, irónicamente, eran demasiado rápidos para ser utilizados en combate aéreo contra los lentos Yak y Lavochkin. En un artículo publicado por Associated Press se decía que un F-80 necesitaba 40 millas (unos 65 kilómetros) para salir de una pasada a gran velocidad (lo cual, evidentemente, era una exageración), y que los Yak podían fácilmente maniobrar dentro del radio de viraje del reactor norteamericano.

La 8ª FBW intentó resolver estos problemas empleando sus F-80 de una forma bastante original. Con su carga de munición de 12,70 mm, pero sin llevar ninguna de las bombas ni cohetes, los F-80 volaban hasta el río Han, cerca de Seúl, y permanecían patrullando en órbita a 10.000 pies. Permanecían allí de 15 a 20 minutos, y si aparecían cazas enemigos entablaban combate con ellos. Si no era así, los F-80 pasaban sobre Seúl y hacían una o dos pasadas contra el tráfico enemigo por carretera, antes de regresar a Itazuke.

La mañana del 28 de junio de 1950, el Ejército norcoreano había conseguido romper las defensas alrededor de Seúl y estaba a punto de entrar en la ciudad. Truman dio a MacArthur autorización para evacuar sólo a los norteamericanos. Al principio las operaciones aéreas estaban

restringidas al espacio aéreo surcoreano, y los B-26, B-29, F-80 y F-82 tuvieron que hacer frente al ataque desde sus bases en Japón y Guam.

MÁS VICTORIAS DEL F-80



El *Passion Fit* era uno de los pocos F-51D semi-retirados a los que se les concedió un breve indulto del desguace en Itazuke y volvieron a ser entregados a su antigua unidad integrada en la parcialmente transformada 8ª FBW. Este aparato lleva pintada en el empenaje de cola la banda amarilla del 80º FBS, y era la montura personal del Tte. Don Robertson. Uno de los compañeros de escuadrón de Robertson en aquel entonces era el Tte. Orrin R. Fox, que derribó un par de Il-10 el 29 de junio de 1950.

El 29 de junio de 1950 pilotos norcoreanos bombardearon y ametrallaron la base de Suwon. El edificio de la terminal principal de Kimpo también fue acribillado por impactos de bombas y de proyectiles de ametralladora.

Los F-51 entraron por primera vez en acción el 29 de junio, cuando el Tte. Richard J. Burns derribó un Il-10 y el Tte. Orrin R. Fox superó su marca en uno, reclamando el derribo de otros dos. Más tarde, aquel mismo día, el piloto de F-51 Tte. Harry T. Sandlin derribó un La-7.

El 30 de junio, varios F-80 procedentes también de Itazuke entablaron combate con cazas norcoreanos, durante el cual los Ttes. Charles A. Wauster y John B. Thomas (ambos del 36º FBS de la 8ª FBW) derribaron un Yak-9 cada uno. Para entonces, los norcoreanos habían conquistado prácticamente todo Seúl, obligando al embajador Muccio y a todo su personal a abandonar la embajada y huir a Suwon, que sería conquistado pocos días después.

En esta coyuntura, una decisión de Washington decidió dar a MacArthur carta blanca para utilizar el potencial aéreo norteamericano en toda la península de Corea "contra bases aéreas, centros logísticos, bases de carros de combate, columnas de tropas y otros objetivos de carácter puramente militar, como los puentes". En 24 horas, MacArthur recibió también autorización para emplear tropas terrestres norteamericanas, a consecuencia de lo cual la 24ª División de Infantería, bajo el mando del General de División William F. Dean, se trasladó desde Japón a Pusan. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, actuando a pesar del boicot soviético, emitió una resolución por la cual apoyaba la defensa de Corea del Sur. Dieciséis naciones aportarían tropas para luchar contra los comunistas, mientras que los Estados Unidos, Australia y Gran Bretaña serían las naciones que aportarían aviones de combate. Sudáfrica también aportó un escuadrón de caza, equipado con F-51 prestados, mientras que Canadá llevó a cabo una rotación de sus pilotos por unidades de la USAF en misión de intercambio.

El 30 de junio de 1950, los F-51D del 77º Sqn. de la Real Fuerza Aérea Australiana (RAAF) con base en Iwakuni, Japón, recibieron la orden de unirse a la defensa de Corea del Sur. Una semana después, la unidad sufría su primera baja en combate (el 7 de julio) cuando el Mustang del Sqn. Ldr. G. Strout fue alcanzado por disparos antiaéreos y no regresó de una misión sobre la costa de Corea del Norte.

Mientras tanto, bajo el Mando de MacArthur, Stratemeyer y Partridge, se formó una fuerza aérea aliada para hacer frente al continuo avance norcoreano y a la amenaza aérea enemiga.

El 3 de julio de 1950, ocho F9F-3 Panthers del VF-51 Screaming Eagles (Águilas gritadoras) despegaron de la cubierta de madera del *Valley Forge* para escoltar un ataque contra el aeródromo de Pyongyang.



Cuando empezó la guerra de Corea el 25 de junio de 1950, el USS *Valley Forge* (CVA-45) navegaba cerca de Hong Kong con un grupo aéreo de aviones de combate embarcados, mientras que un segundo portaaviones, el USS *Philippine Sea* (CVA-47) estaba en camino. El Grupo aéreo del Happy Valley estaba compuesto por el VF-51 y el 52 equipados con F9F-3 Panther y el VF-53 y el 54 equipado con F4U-4 Corsair El 3 de julio de 1950, los pilotos de Panther Alférez E. W. Brown y Tte. Leonard Plog, del VF-51 derribaron un Yak-9 cada uno.

Aquélla era la primera salida de combate realizada por aviones navales norteamericanos propulsados a reacción, y durante los combates sobre Pyongyang, el Alférez E. W. Brown y el Tte. Leonard Plog derribaron un Yak-9 cada uno. Otros dos pilotos del V-51 destruyeron Yak en tierra.

La Marina tardó más que la Fuerza Aérea en adoptar los cazas con ala en flecha, y nunca llegó a emplearlos en Corea. Los Panther de ala recta siguieron siendo los cazas "navales" estándar durante toda la guerra. La Marina y el Cuerpo de Marines utilizaron los F9F-2 con motores Pratt & Whitney J42- P6 de 5.000 lb (22,24 kN) de potencia (construidos bajo licencia de la firma británica de Nene), los F9F-3 con el motor de 4.600 lb (20,46 kN) de potencia Allison J33-A-8 y los F9F-5 con el motor turborreactor de 6.250 lb (27,80 kN) de potencia Pratt & Whitney J48-P-6A (construido bajo licencia de Tay). Los aparatos con seis pilones bajo las alas recibieron inicialmente la designación de F9F-2B. Todos los Panther iban armados con cuatro cañones de 20 mm.

Suwon terminó cayendo. Los C-54 Skymaster fueron los aviones que transportaron a las primeras tropas terrestres americanas que tendrían que enfrentarse a los carros de combate T-34 norcoreanos, pero estaban mal preparadas, deficientemente equipadas y fueron derrotadas rápidamente. Los tanques siguieron avanzando.

Si el Shooting Star era demasiado rápido para enfrentarse a los Yak en combate aire-aire, también era demasiado rápido para realizar las misiones de apoyo aéreo a tierra que ahora se le habían encargado. "El F-80 era una plataforma de armas y de bombardeo extremadamente estable –recordaba, refiriéndose a los primeros días de la guerra, un piloto de la 8ª FBW–, pero también sabíamos que no podía 'regatear' o realizar una acción evasiva si se quería tener muchas posibilidades de alcanzar al enemigo". Pilotos que habían triunfado en combates aéreos estaban decepcionados por la misión de apoyo aéreo que se les había asignado. Mientras tanto, la guerra iba de mal en peor.

El 20 de julio de 1950, Taejon cayó en manos de los norcoreanos. En Taegu, sólo el río Naktong –el límite norte de lo que los soldados llamaban el Perímetro de Pusan– se interponía entre los invasores y el mar. Aquel día, los pilotos de F-80, 2º Tte. David H. Goodnough y el Capt. Robert L. Lee (del 35º FBS de la 8ª FBW) derribaron un Yak-9 cada uno. Aunque la Guerra de Corea estaba ahora en un período crítico, no iba a producirse ninguna otra victoria aire-aire durante 103 días (hasta el 1 de noviembre).

En tierra, la guerra iba mal para los aliados de las Naciones Unidas, pero al menos los norcoreanos todavía no tenían aviones

Este F9F-2B pertenece al VF-7221, un escuadrón de reserva activado que operó desde el USS *Kearsage* (CVA-33) durante el único crucero de combate en Corea de este portaaviones, entre el 11 de agosto de 1952 y el 17 de marzo de 1953.



a reacción y no podían dar apoyo aéreo a sus tropas. Con sus 20 victorias aéreas conseguidas durante el primer mes del conflicto, los aliados podían presumir legítimamente de que habían barrido a la Fuerza Aérea norcoreana de los cielos de la península.



Esta fotografía de formación fue tomada poco después del primer aniversario de la participación de la FEAF en la Guerra de Corea, y para ella volaron juntos cuatro de los principales tipos de aviones de combate. A la cabeza del cuarteto está un F-82G del 68° F(AW)S, que pronto sería retirado, junto a su sustituto, el F-94B, volando a su derecha. A la izquierda del Twin Mustang está un F-80C de la 35ª FIW, mientras que el puesto de cola lo ocupa un F-86A de la 4ª FIW –estos cuatro tipos de avión disfrutaron de diversos grados de éxito contra los aviones comunistas.

Los aviones del portaaviones británico HMS *Triumph* se habían unido ahora a la lucha en Corea, aunque todavía tardarían algún tiempo en entrar en combate aire-aire. Algunos pilotos de la RAF también realizaron turnos de servicio de intercambio en unidades norteamericanas, además de ser asignados al 77° Sqn. de la RAAF. Al llegar el 22 de julio de 1950, los pilotos de la US Navy estaban llevando a cabo misiones de apoyo aéreo próximo especialmente difíciles en la bolsa de Pusan.

El 1 de agosto de 1950, el *Philippine Sea*, llegó frente a las costas de Corea, acompañado por los portaaviones de escolta USS *Badoeng Strait* (CVE-116) y *Sicily* (CVE-118). A bordo del CVA-47 iba el Grupo Aéreo Embarcado n° 11, formado por el VF-111 y el 112 (equipado con F9F-2 Panther), el VF-113 y el 114 (con F4U-4 Corsair) y el VA-115 (con AD-4Q Skyraider). El *Badoeng Strait* llevaba a bordo el escuadrón VMF-323 del Cuerpo de Marines Death Rattlers (Serpientes de cascabel de la muerte), equipado con Corsair F4U-4 y F4U-4B. A bordo del *Sicily*, con el as de la II Guerra Mundial Capt. James S. Thach al frente, iba el VMF-214 Blacksheep (Oveja negra), equipado con Corsair F4U-4B. Poco después los F4U-5N del Cuerpo de Marines del VMF(N)-513 Flying Nightmares (Pesadillas voladoras), una unidad de caza nocturna mandada por el Cte. J. Hunder Reiburg, empezó a operar desde Itazuke. Las misiones realizadas por estos escuadrones establecerían el patrón de operaciones que sería el utilizado por los que les siguieron a lo largo de los tres años siguientes.

El 5 de agosto de 1950, el Cte. Louis J. Sebille, jefe del recién llegado 67° FBS de la 18ª FBW, encabezó una escuadrilla de Mustang contra las posiciones de la artillería e infantería norcoreanas establecidas a lo largo del río cerca de Hamchang, pilotando el F-51D 44-74394. Sebille alcanzó y atacó su objetivo, inclinó su avión, viró describiendo un círculo y ordenó por radio a su punto que efectuase una pasada de ametrallamiento. Entonces, varias ráfagas de proyectiles antiaéreos pasaron silbando alrededor de los Mustang. El avión de Sebille fue alcanzado y pidió por radio a su punto que comprobase los daños que había sufrido. Éste, considerando que eran graves, le contestó que debía regresar inmediatamente a Aegu. En lugar de hacerlo así, Sebille volvió a virar hacia el objetivo y abrió fuego con sus seis ametralladoras. Durante su última pasada fue alcanzado muchas veces y siguió volando directamente hacia la concentración de tropas enemigas, en medio de las cuales se estrelló con su F-51. Por el sacrificio de su vida, el Cte. Louis J. Sebille fue condecorado a título póstumo con la Medalla de Honor, convirtiéndose en el primer aviador al que se le concedía esta recompensa en la guerra de Corea.

EL MiG ENTRA EN ESCENA

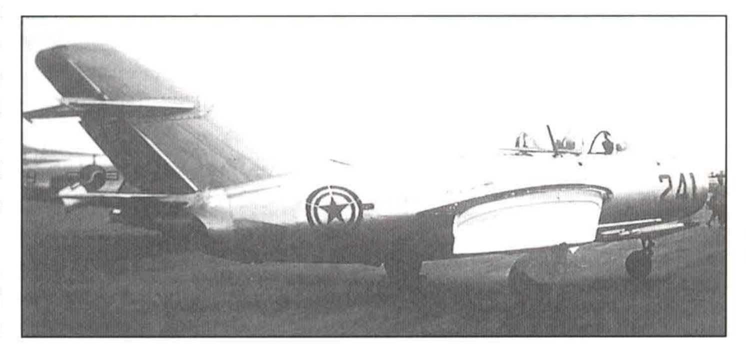
El 1 de noviembre de 1950, seis cazas a reacción con ala en flecha atacaron a un grupo de F-51D. Los reactores procedían del otro lado del río Yalu, la frontera con China, la cual los pilotos aliados tenían prohibido cruzar. Nadie en occidente –ni en G-2 (inteligencia) ni en el Puesto de Mando del General MacArthur en Tokio – se preocupó demasiado por los cazas a reacción con ala en flecha sobre los cuales informaron los pilotos de los Mustang el 1 de noviembre. En lugar de ello, los americanos estaban muy ocupados elaborando los planes para que la guerra terminase antes de las próximas vacaciones de Navidad. El Tcol. Clure Smith, un piloto de F-80C con 1,5 victorias conseguidas durante la II Guerra Mundial que ahora mandaba el 25 FIS de la 51ª FIW, regresó de una salida con una fotografía de un MiG-15 tomada con su cámara de a bordo. Nadie parecía dar importancia a con *qué* volaban los chinos, porque, al fin y al cabo, el enemigo era Corea del Norte.

Esta premisa era totalmente equivocada. Los MiG-15 eran utilizados en patrullas de combate por rusos, y en las raras ocasiones en que los aliados interceptaron transmisiones de radio VHF en ruso, supusieron que se trataba de asesores soviéticos que estaban colaborando en la transformación de pilotos. La realidad era que en aquella etapa del conflicto los MiG-15 de morro rojo rusos eran siempre pilotados y mantenidos por rusos.

El MiG-15, del que nada se sabía en occidente cuando hizo su debut sobre Corea, había sido bautizado con el nombre del equipo de diseño de la Unión Soviética, Mikoyan-Gurevich, y se trataba de un monoplano de ala centrada con alas en flecha con un ángulo de 35 grados, cuya superficie de vuelo estaba basada en parte en el mismo estudio alemán de alas en flecha que había servido para desarrollar el Sabre. El primer vuelo del MiG (el 30 de diciembre de 1947) tuvo lugar sólo 90 días después del Sabre, y el reactor estaba propulsado por un turborreactor RD-45F de 4.500 lb (20,02 kN) de potencia inspirado por el Nene británico –después de la guerra, algunos ejemplares de este revolucionario motor habían sido vendidos a la URSS–. El MiG-15 estaba armado con un cañón de 37 mm NS-37 y dos cañones NS o NR-23 de 23 mm (el NR tenía una cadencia de disparo superior), y desarrollaba una velocidad máxima de 1.030 km/h (640 mph) a 10.000 pies de altura.

El 8 de noviembre de 1950, el Tte. Russell J. Brown pilotaba un F-80C Shooting Star (el 49-0713, *Elene)*

El MiG-15 hizo su primera aparición en el teatro de operaciones cuando cuatro de estos reactores de fabricación soviética atacaron a un grupo de F-51 sobre Corea del Norte en noviembre de 1950. Armado con un cañón de 37 mm y dos cañones de 23 mm, y capaz de iniciar un combate aire-aire a mayor altura que cualquier caza aliado (incluido el F-86), el MiG 15 era un formidable adversario. El ejemplar que aparece en la imagen lleva los emblemas norcoreanos estándar (una estrella roja dentro de un círculo del mismo color, rodeado por un círculo azul), aunque los pilotos "nativos" no empezaron a pilotar los MiG-15 hasta muy avanzado el conflicto de 1950 a 1953.





El mismo día en que el MiG-15 hizo aparición por primera vez sobre Corea, el modesto F-51 conseguía añadir dos victorias más a su ya impresionante registro: dos Yak-3 fueron derribados por el 67° FBS, operadores de este desgastado Mustang al cual vemos en Chinhae.

que normalmente estaba asignado al Tte. Jack Smith del 16° FIS de la 51 FIW (Brown pertenecía al 26° FIS) en una misión desde Kimpo. Su punto y él viraron agresivamente en dirección a media docena de MiG-15, dividiendo la formación y haciendo que cinco de ellos se escabullesen atravesando el Yalu en dirección a Antung. El sexto MiG viró en la dirección equivocada y apareció debajo del F-80 de Brown.

"¡Maldición!" –dijo Brown en voz alta– "¡Voy a por él!". Se separó de su compañero de patrulla y se lanzó en picado tras el MiG-15. A pesar de que todas sus armas, menos una, estaban interrumpidas, Brown le disparó ráfagas de proyectiles de 12,70 mm que alcanzaron al caza enemigo, lo incendiaron y lo hicieron caer en barrena envuelto en llamas. Ésta fue la primera victoria aérea en un combate de reactor contra reactor.

En un movimiento sorprendente, China introdujo en Corea del Norte medio millón de soldados. A partir del 26 de noviembre de 1950, hordas de tropas chinas atacaron a lo largo de todo el frente. Sucedió de la noche a la mañana, mientras los expertos de inteligencia estaban "dormidos en la guardia", y las fuerzas de las Naciones Unidas se despertaron con nada menos que 50 Divisiones chinas frente a sus posiciones.

Ahora había 400 cazas MiG-15 de fabricación soviética listos para actuar en la orilla norte del Yalu. Los aliados no tenían ningún caza capaz de enfrentarse al MiG-15 y parecía que este nuevo caza iba a arrebatarles la supremacía en el aire barriendo de los cielos a los B-26 y B-29 americanos. Pero, a pesar de que el MiG-15 era el mejor interceptor del mundo en aquel momento, carecía de la capacidad de actuar como bombardero. Se trataba de un caza ligero, que no era grande ni complejo, y nunca fue utilizado en Corea para misiones de largo alcance y, de hecho, su ausencia sobre las líneas del frente fue notable a lo largo del conflicto.

El hecho de que fuese un avión específicamente diseñado para actuar como caza no era impedimento para que el MiG-15 se impusiese en el combate aire-aire. No había nada que pudiese impedirle controlar los cielos del Norte, neutralizando la campaña de bombardeos aliados y derribando aviones como los B-26, B-29, F-80 y F-84 prácticamente a placer.

EL DEBUT DEL SABRE

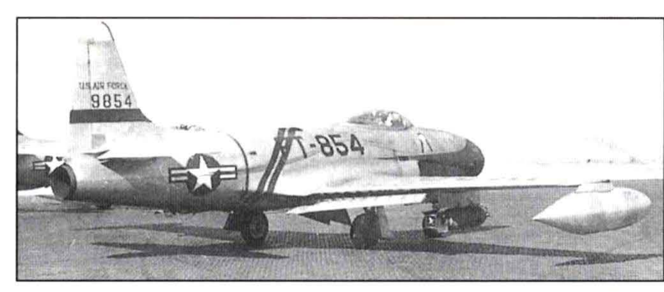
El mismo día en que el Tte. Brown consiguió su victoria a bordo del F-80, la USAF ordenó a la 4ª Ala de Cazas Interceptores (FIW) con base en Wilmington County, Delaware, hacer las maletas y salir hacia Corea con sus Sabre F-86A. Hasta entonces, el caza de alas en flecha había sido propiedad exclusiva del Mando de Defensa Aérea, que protegía a Norteamérica contra un posible ataque procedente de la Unión Soviética.

El F-86 fue el primer caza americano para cuyo diseño se aprovecharon los estudios de alas en flecha realizados por los alemanes. El modelo A, concebido como caza diurno, estaba inicialmente propulsado por un motor turborreactor de flujo axial General Electric J47-GE-1 de 4.850 lb (21,58 kN) de potencia, y que era capaz de alcanzar una velocidad máxima de 1.138 km/h (707 mph) a nivel del mar. El primer Sabre (el XP-86) podía haber volado a una velocidad superior a la del sonido *antes* del primer vuelo supersónico "oficial" (el 14 de octubre de 1947) realizado por el avión cohete Bell XS-1 pilotado por Chuck



Poco después de haber derribado un MiG-15 el 8 de noviembre de 1950, durante el primer combate aéreo entre reactores de la historia, el Tte. Russell Brown posa en la cabina del F-80C 49-737.

Yeager. Su armamento consistía en seis ametralladoras de 12,70 mm. Con el tiempo una versión mejorada del Sabre se convertiría en el mejor caza del mundo, pero los primeros F-86A, incluyendo los de la 4ª FIW, tenían muchos problemas técnicos.



Los pilotos de F-80C consiguieron media docena de victorias contra los MiG, pero el Shooting Star de ala recta con su motor a reacción de flujo centrífugo quedó rápidamente relegado a misiones de ataque a tierra. Estos reactores llevan el morro pintado de azul y bandas rojas en el fuselaje y cola correspondientes al 16º FIS de la 51ª FIW. El Tte. Brown consiguió su histórica victoria contra un MiG a bordo de un reactor de esta unidad.

La 4ª Ala, mandada por el Col. George F. Smith, podía presumir de tener en sus filas a algunos de los mejores pilotos de caza a reacción de la USAF, la mayoría de ellos veteranos de la II Guerra Mundial. El 4º Grupo de Cazas Interceptores (FIG) del ala estaba bajo el mando del Col. John C. Meyer, el segundo as más destacado de la Octava Fuerza Aérea durante la II Guerra Mundial. Sus escuadrones era el 334º Pigeons (Pichones, que más tarde fue rebautizado con el nombre de Eagles , Águilas), los Chiefs (Jefes) del 335º FIS y los Rocketeers (Coheteros) del 336º FIS. Los F-86 de la 4ª FIW fueron envueltos en embalajes protectores y embarcados a bordo del portaaviones de escolta USS *Cape Esperance* (CVE-88), que llegó a Yokosuka, Japón, el 1 de diciembre de 1950. Más tarde, aquel mismo mes, los MiG-15 de la Fuerza Aérea China –en realidad reactores de la Fuerza Aérea soviética– comenzaron a recrudecer sus ataques. La mayoría de los aviones aliados resultaban inútiles contra el caza soviético, aunque, a pesar de todo, algunos MiG fueron alcanzados por disparos de aviones de las Naciones Unidas.

El 13 de diciembre, el Tcol. Meyer trasladó un destacamento avanzado de Sabre F-86A de la 4ª FIW desde Johnson a Kimpo. Los C-54 Skymaster transportaron al personal de apoyo, que al llegar se encontró con que aquel lugar era prácticamente inutilizable. La base no estaba equipada para albergar a los F-86A, cuyo número, a lo largo de una quincena, aumentó hasta 32, y, por si fuera poco, el conocimiento de que los chinos seguían avanzando contribuía muy poco a elevar la moral. Finalmente, el pésimo tiempo invernal hizo necesario que los pilotos retrasasen sus primeros vuelos con el Sabre durante algunos días.

El 17 de diciembre, la nieve y las nubes bajas impulsadas rápidamente por el viento se desplazaron por fin hacia el Norte de la nevada base de Kimpo, permitiendo que el corpulento Tcol. Bruce Hinton, de casi dos metros de estatura, jefe los Rocketeers del 336º FIS y piloto de un F-86A-5 (el 49-1236 *Squanee*), despegase al frente de los cuatro Sabre de la "Escuadrilla Baker" para realizar la primera patrulla del Ala sobre el río Yalu. La misión consistía en lo que después se conocería como barrida de caza, un cebo para hacer que los MiG comunistas levantasen el vuelo. Pronto, la franja de terreno situada junto al Yalu fue bautizada con el apodo de Avenida de los MiG.



El 10 de noviembre de 1950, el Capt. de Corbeta William Thomas Amen, piloto de un Panther F9F-2 de la Marina norteamericana, derribó un MiG-15 a baja cota, y al día siguiente posó para este retrato. En aquel entonces, Amen era el jefe del VF-111 Sundowners, que formaba parte del Grupo Aéreo 11 a bordo del *Philippine Sea.*

Los "Chinos" (que en realidad eran rusos), al parecer, confundieron los Sabre de Hinton por los más lentos F-80. Avisado por su punto de que los MiG venían en su dirección, Hinton viró con su escuadrilla para entablar combate con cuatro de los reactores enemigos. Los MiG cruzaron una milla por delante del rumbo de su escuadrilla y Hinton ordenó soltar los depósitos de combustible auxiliares, pero descubrió que su radio no funcionaba bien. Se produjo cierta confusión cuando Hinton soltó sus depósitos auxiliares y aceleró separándose de su escuadrilla.



El Tte. Evan W. Rosencrans logró la difícil hazaña de dañar un MiG-15 pilotando un F-80C el 12 de diciembre de 1950 sobre Sinuiju. El encuentro entre el caza comunista de alas en flecha y los reactores americanos de ala recta fue referido por los pilotos norteamericanos como "un nuevo tipo de combate aéreo utilizado por los comunistas" ya que los MiG atacaban por escuadrillas en lugar de hacerlo individualmente

Rápidamente viró detrás de una pareja de MiG, cuyos pilotos, aparentemente, creyeron que simplemente podrían superar el viraje del caza que les seguía. Hinton se lanzó en picado detrás del líder de la pareja de MiG y consiguió colocarse a sus "seis en punto". Le envió una ráfaga corta y observó lo que le parecieron fragmentos que se desprendían del MiG. El reactor también estaba dejando una estela de fluido, posiblemente de combustible.

Entonces, Hinton dedicó su atención al MiG número dos, encontrándose en medio de la turbulencia de su reactor. Corrigió su posición y le disparó una ráfaga larga que alcanzó el motor del MiG. Hinton permaneció detrás de su oponente efectuando un viraje a la izquierda y tuvo una vista espectacular del caza ruso. Volvió a acercarse y disparó otra vez, manteniendo el disparador pulsado. La sección trasera del MiG estaba consumida por las llamas y el reactor efectuó un medio tonel quedando invertido y cayó a plomo hacia el suelo. Se estrelló a 16 kilómetros al sureste del Yalu, y no se vio ningún paracaídas. Bruce Hinton acababa de conseguir la primera victoria aérea atribuida al F-86.

Pero esta victoria no se había conseguido tan fácilmente, ya que Hinton había casi agotado toda la carga de 1.802 disparos del Sabre. Había combatido con agresividad y había demostrado que los pilotos americanos, generalmente, eran más hábiles que sus adversarios chinos. Pero Hinton también había comprobado que el MiG-15 era un avión condenadamente difícil de derribar de los cielos.

El 19 de diciembre, el Tcol. Glenn T. Eagleston, jefe del 334 FIS y piloto de Sabre, consiguió dañar un MiG-15. Era un comienzo modesto que se sumaba a las 18,5 victorias conseguidas por Eagleston con el 353º FG en Europa durante la II GM. El 22 de diciembre, atacando desde altura superior, los MIG sorprendieron a una escuadrilla de ocho Sabre derribando el F-86A del Capt. Lawrence V. Bach, que recibió impactos de cañón en los encastres de las alas y se precipitó en barrena envuelto en llamas; la primera victoria del caza ruso contra un Sabre fue posible simplemente porque el MiG podía volar más alto que el F-86A.

También el 22 de diciembre, el piloto de intercambio de la Marina Capt. de Corbeta Paul E. Pugh iba al frente de una escuadrilla de cuatro Sabre. Pugh fue alertado de la presencia de los MiG cuando volaba 32 km al sur del Yalu a 32.000 pies de altura. Al virar con su escuadrilla en dirección a la amenaza vio a uno de los MiG-15 que pasaba por encima, muy cerca de su aparato, de hecho, demasiado cerca para disparar. Los dos cazas se cruzaron cúpula con cúpula y Pugh efectuó un brusco viraje invertido, lanzándose contra el "bandido" que descendía en picado hacia la cubierta de nubes. Más tarde, Pugh dijo: "Intercepté su viraje y disparé. Estoy seguro de que le alcancé. Entonces desapareció entre la capa de nubes".

Persiguiendo a su presa, Pugh cruzó la capa de nubes y encontró al MiG volando en línea recta y estabilizado a unos 500 pies. "Simplemente me coloqué detrás de él" –recordaba Paul– "y derribé el MiG". Aquel mismo día, el Tcol. Eagleston también consiguió derribar otro MiG-15. Su victoria la consiguió durante una larga refriega en la que participaron ocho Sabre contra 15 MiG en un encarnizado y difícil combate aéreo. También se atribuyeron victorias contra los MiG-15 al Col. John C. Meyer (que aumentaba así sus 24 victorias conseguidas

con el 352º FG durante la II Guerra Mundial), al Tte. Arthur L. O'Connor y a los Capitanes John Odinorne y James O. Roberts.

El 30 de diciembre de 1950, el Capt. de Corbeta Pugh se convertía en el primer piloto de F-86 que conseguía una segunda victoria contra un MiG, mientras que el Capt. James Jabara abría su cuenta con un derribo probable. La 4ª FIW, equipada con Sabre, podía ya reclamar seis victorias y dos derribos probables frente a sólo una baja en combate aire-aire (aunque, inexplicablemente, la segunda victoria de Pugh fue ignorada por la USAF, y nunca fue contabilizada en sus registros). Estas ocho victorias seguirían constituyendo la cuenta total durante el resto de 1950, y serían las últimas de esta clase durante más de tres meses.

EL SABRE FRENTE AL MiG

Al llegar esta etapa, los pilotos de la 4ª FIW comprendieron que los primeros F-86A tenían, por lo menos, tantos problemas mecánicos como cualquier otro avión nuevo. En especial, encontraron problemas con los poco fiables cargadores de sus armas, pero lo peor de todo era que sus oponentes siempre miraban impunemente a los Sabre desde una altura superior. Si decidían permanecer a la altitud máxima, ningún F-86 era capaz de acercarse a ellos.

Una y otra vez, pilotos de ambos bandos compararían al F-86 con el MiG-15. Este último podía volar a mayor altura, lo cual le ofrecía una ventaja decisiva al comienzo del combate y los primeros modelos de Sabre eran también inferiores en otros aspectos. Así pues, resulta interesante conocer una perspectiva soviética de la comparación entre ambos aviones como la del veterano de la Guerra de Corea, General de División Georgy Lobov:

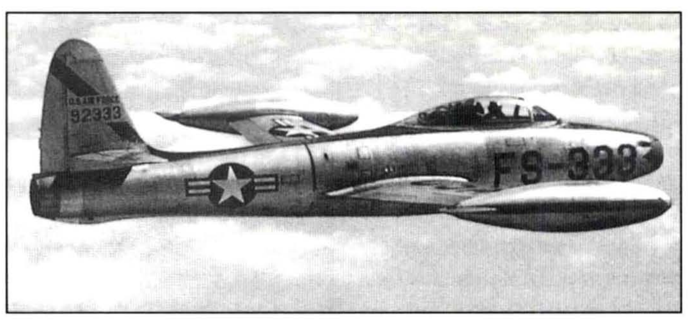
"Las características principales del MiG-15 le hacían superior a todos los aviones enemigos similares, excepto el F-86. En comparación con éste, el MiG tenía una mejor velocidad ascensional y una superior relación peso-potencia, pero era inferior en cuanto a maniobrabilidad y radio de acción. Sin embargo, sus velocidades máximas de vuelo eran casi iguales. El F-86 tenía un fuselaje de forma más aerodinámica. Este caza ganaba velocidad cuando se lanzaba en picado más rápido que el nuestro y tenía una menor tendencia a continuar descendiendo que el MiG-15 cuando se recuperaba de un picado".

'El armamento del MiG-15 era más potente y consistía en dos cañones de 23 mm y uno de 37 mm, muy bien dispuestos. Los cazas y cazabombarderos americanos tenían montadas hasta seis ametralladoras Colt-Browning de 12,70 mm distribuidas a lo largo de las alas. De hecho, mientras que los cazas de hélice norteamericanos tenían armas montadas en las alas, los cazas a reacción tenían sus armas montadas en el morro. Una notable ventaja del F-86 era su mejor equipo de puntería, especialmente el telémetro radar que efectuaba correcciones de distancia automáticamente. En el MiG-15, la distancia al objetivo se determinaba visualmente y los datos se introducían a mano en un visor semi-automático".

Al enfrentarse a un número superior de MiG, el jefe de la 4ª FIW, Col. George F. Smith, fue el primero de los muchos (inmediatamente sería apoyado por el jefe de Grupo Tcol. Meyer) que se quejaron al

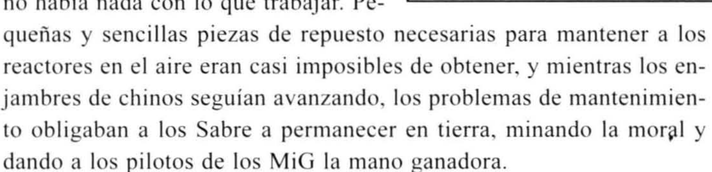
El primer piloto que abrió la cuenta de MiG derribados por el Sabre en Corea fue el Tcol. Bruce Hinton el 17 de diciembre de 1950 a bordo de este mismo F-86A-5 (49-1236), bautizado con el nombre de *Squanee*. Hinton, jefe del 336º FIS del 4º FIG, encabezaba la primera patrulla del Grupo sobre el Yalu cuando consiguió esta histórica victoria. El cuarteto de MiG atacantes confundió, al parecer, a los cuatro Sabre con Shooting Star.





En una de las grandes ironías de la guerra, la primera doble victoria contra los MiG no fue conseguida por el siempre dominante F-86, sino por su más modesto segundón, el FD-84. Esta hazaña fue conseguida el 23 de enero de 1951 por el Tte. Jacob Kratt a bordo de un F-84E del 522° FES del 27° FEG. Esta unidad tenía la misión de atacar Sinuiju como ataque de diversión mientras los B-29 atacaban Pyongyang.

Cuartel General de la Quinta Fuerza Aérea de que la capacidad de actuación de su fuerza de Sabre estaba quedando gravemente limitada a causa de los intolerables problemas de abastecimiento y mantenimiento. Aunque las condiciones en Kimpo no eran tan malas como se había pensado al principio, a pesar de la nieve y el frío, casi no había nada con lo que trabajar. Pequeñas y sencillas piezas de repuesto necesarias para mantener a los reactores en el aire eran casi imposibles de obtener, y mientras los enjambres de chinos seguían avanzando, los problemas de mantenimiento obligaban a los Sabre a permanecer en tierra, minando la moral y dando a los pilotos de los MiG la mano ganadora.



Los Sabre recién llegados de la 4ª FIW iban a residir en Kimpo durante sólo tres semanas, antes de ser expulsados de allí por los chinos. Meyer, Hinton, Frey y otros tuvieron que luchar contra el mal tiempo, los problemas de mantenimiento y la baja moral para entrar en acción contra los MiG. La víspera de Año Nuevo estuvo marcada por la frenética actividad del personal preparando la evacuación. Al comenzar 1951, 500.000 chinos se lanzaron hacia el Sur. Los MiG-15, nominalmente pertenecientes a las Divisiones Aéreas Chinas, pero pilotados en realidad por rusos, dominaban la Avenida de los MiG a lo largo del río Yalu, pero permanecieron al norte del campo de batalla. Con los chinos acercándose, el caos se apoderó del aeródromo de Kimpo. Los equipos fueron desmantelados y los convoyes empezaron a sacar de allí el material. El 4° FIG (equipado con F-86A), el 51° FIG (F-80C) y el 67° TRS (con RF-51D) emprendieron la retirada.

El 4° estaba formado por 32 aviones y un grupo de pilotos a cuyo frente estaba el Col. Meyer, quien había ordenado que algunos Sabre debían salir de la base antes del comienzo del Año Nuevo. El 1° de enero, un soldado distraído fue succionado por la toma de aire de un F-86A, a consecuencia de lo cual murió, una desgracia provocada quizá por la urgencia del avance chino y que también demostraba que trabajar alrededor de los reactores era un asunto muy serio. La presencia del Sabre en Corea terminó al día siguiente. El Capt. Howard M. Lane salió de la base pilotando el avión que había causado la muerte del soldado y que ahora carecía de indicador de velocidad relativa al aire. En la misma formación, el Capt. Max Weill pilotaba el 32° y último Sabre.

Otros miembros de la 4ª FIW, entre los que estaba el cazador de MiG, Tcol. Bruce Hinton, quedaron en la base sin Sabre. Salieron de Kimpo la noche del 2 de enero a bordo de un C-54, mientras el aeródromo era batido por el fuego de armas portátiles enemigas –estaba rodeado casi por completo por los chinos–. El enemigo estaba atravesando el perímetro del campo cuando el avión

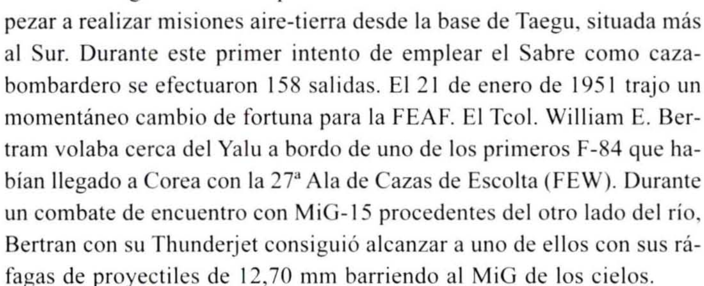
El Yak-9 era el caza más avanzado del inventario norcoreano cuando se iniciaron las hostilidades el 25 de junio de 1950, pero a principios de 1951 cedió su puesto como caza a los MiG-15 "chinos". Este Yak-9P fue capturado después de que los aliados invirtiesen el curso de la guerra con el desembarco en Inchon y tomaron los aeródromos comunistas. Tras ser evaluado en Cornell Aero Lab y efectuar vuelos de prueba en la Base de la Fuerza Aérea de Wright-Patterson en 1951, el Yak fue exhibido durante algún tiempo en el Museo de la Fuerza Aérea durante la década de 1950, pero, lamentablemente, fue reducido a chatarra poco después.



de transporte despegó, y la capital surcoreana fue ocupada a primeras horas del 4 de enero de 1951.

LA OFENSIVA CHINA

Durante el transcurso de 1951, las fuerzas de las Naciones Unidas detuvieron su retirada, lanzaron un contraataque y volvieron a conquistar Seúl. Pero no llegarían mas allá. Los frentes de batalla en tierra apenas cambiaron en los meses y años que siguieron. A partir del 14 de enero de 1951, un destacamento de F-86A de la 4ª FIW regresó a Corea para empezar a realizar misiones aire-tierra desde la base de Taegu, situada más al Sur. Durante este primer intento de emplear el Sabre como cazabombardero se efectuaron 158 salidas. El 21 de enero de 1951 trajo un momentáneo cambio de fortuna para la FEAF. El Tcol. William E. Bertram volaba cerca del Yalu a bordo de uno de los primeros F-84 que habían llegado a Corea con la 27ª Ala de Cazas de Escolta (FEW). Durante un combate de encuentro con MiG-15 procedentes del otro lado del río, Bertran con su Thunderjet consiguió alcanzar a uno de ellos con sus ráfagas de proyectiles de 12,70 mm barriendo al MiG de los cielos.





Aunque las tripulaciones de lo B-29 sufrieron un duro trato de manos de los pilotos de los MiG-15, que utilizaban tácticas de ataque "de látigo" para aprovechar al máximo su ventaja de velocidad y altura, los ametralladores de las torretas descubiertas de las Superfortalezas conseguían ocasionalmente hacérselo pagar caro. Este B-29 del 19º BG, con base en Kadena, luce las marcas correspondientes a dos MiG derribados junto a su largo registro de misiones de bombardeo realizadas. Los símbolos de bombas grandes indican que a esta Superfortaleza se le había modificado su bodega de bombas para albergar la enorme bomba terremoto "Tarzan".

El 23 de enero, mientras los B-29 atacaban Pyonyang, el Col. Ashley B. Packard, jefe de la 27ª FEW, persuadió a los Altos Mandos para que ordenasen a sus F-84E atacar el aeródromo de Sinuiju, situado al sur del Yalu. Treinta y tres Thunderjet despegaron de la pista de planchas de acero perforadas de Taegu, y se dirigieron al Norte, atacando el aeródromo enemigo por sorpresa. Los ocho primeros, a los que se había encomendado la misión de ametrallar la base, empezaron a machar el lugar, pero cuando el resto de la fuerza de Packard hubo descendido sobre Sinuiju, los MiG despegaron de Antung. A continuación se entabló una batalla, en el curso de la cual cuatro cazas enemigos fueron derribados por el Tte. Jacob Kratt (dos victorias) y los Capitanes Allen McGuire y William W. Slaughter. Por razones que no están claras, la victoria de McGuire no aparece en los registros oficiales. Todos los Thunderjet regresaron a salvo a su base.

El F-84 era el último caza a reacción de la USAF con alas rectas, y al principio tenía una grave falta de potencia. Después de su primer vuelo (el 28 de febrero de 1946) le surgieron miles de problemas causados por su cada vez mayor peso estructural y el bajo empuje proporcionado por su motor. La versión del F-84D que participó en la Guerra de Corea (que entró en combate después del F-84E) estaba modestamente propulsada por un motor J35-A-17D de 5.000 lb (22,24 kN) de potencia, y los modelos E y G, también empleados en Corea, sólo presentaban pequeñas mejoras en cuanto a potencia. El F-84 había sido encargado por la USAF a Republic para asegurarse contra un posible fracaso del Sabre, y sus pilotos lo sabían.

El modelo E tenía un fuselaje de mayor longitud (más de 30 cm más largo) para mejorar el espacio en la cabina, depósitos de combustible

situados en los extremos de las alas mejorados y un visor de puntería asistido por radar. El modelo G ofrecía una mayor potencia gracias a su motor J-35-A-29 de 5.600 lb (24,91 kN) de empuje, pero su misión principal estaba fuera del ámbito del conflicto de Corea. Fue el primer caza monoplaza diseñado desde el principio para transportar bombas atómicas. Los Thunderjet de los modelos F-84D, E y G que participaron en la Guerra de Corea estaban armados con seis ametralladoras de 12,70 mm con 300 disparos por arma, y podían llevar hasta 2.722 kg de bombas y cohetes en los soportes exteriores. El F-84G tenía una velocidad máxima de 991 km/h (616 mph) a 10.000 pies.

Los F-84E de la 27ª FEW del Col. Packard realizaron 2.076 salidas de combate en enero de 1951, antes de trasladarse de Taegu a Itazuke. El Thunderjet tenía un mayor alcance que el F-80, y la 27ª FEW siguió realizando desde Japón salidas contra objetivos terrestres comunistas.



James Jabara, que entonces todavía era Capitán, perteneciente al 334° FIS de la 4ª FIW, empezó a destacar en la primavera de 1951 al conseguir una serie de victorias consecutivas contra los MiG. En esta tranquila instantánea, se le ve con su característica gorra roja conversando con otro de los "Águilas" de su escuadrón en el húmedo Suwon. Detrás de él está el Sabre que utilizó el 3 de abril para conseguir su primera victoria confirmada.

EL REGRESO DEL SABRE

El F-86 regresó a la guerra en serio cuando la 4ª FIW volvió a trasladarse a Corea, esta vez a Suwon. Poco antes de su llegada, en un ataque masivo de MIG-15, habían resultado dañados nada menos que diez B-29, tres de los cuales tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos en Taegu. La reaparición de los Sabre sirvió para reducir la amenaza que los MiG suponían para la fuerza de B-29.

Más tarde, aquel mismo mes, el General Stratemeyer envió un telegrama al Jefe de Estado Mayor de la USAF, General Hoyt S. Vandenberg, en el que le expresaba su preocupación por la vulnerabilidad de los F-51 y F-80 a los ataques de los MiG. Pidió que todas las Alas de cazabombarderos de la Quinta Fuerza Aérea fuesen reequipadas con Thunderjet F-84E. Vandenberg aprobó la petición, pero ésta no se materializaría hasta dos años después.

En aquel momento, se estaban poniendo de manifiesto las características principales de la confrontación del Sabre frente al MiG. El MiG disfrutaba de la importante ventaja de tener un techo de servicio muy superior. Mientras que un F-86A "limpio" apenas podía volar a 42.000 pies, el MiG-15 era capaz de volar a 50.000 pies o más. Como los Sabre tenían que recorrer una distancia de 200 millas hacia el Norte para llegar a la Avenida de los MiG, tenían que gastar la mayor parte de su combustible en el trayecto, y disponían de poco tiempo para entablar combate. A diferencia de los MiG, los Sabre no disponían de una red de GCI (Ground Control Intercept, Control de interceptación desde tierra) que les dirigiese hacia los aviones enemigos, aunque la estación de radar de la isla de Cho-do, cuyo indicativo de radio era "Dentist", resultaba útil en algunas ocasiones. Al parecer, la mayoría de las ventajas parecían estar del lado de los comunistas.

El 12 de abril, tres Grupos de Bombarderos atacaron de nuevo el puente de Sinuiju. Los MiG se lanzaron en enjambres contra las formaciones de Sabre y los Thunderjet de escolta y consiguieron derribar al menos dos B-29, dañando a otros cinco. Esta furiosa lucha, marcada por los agresivos ataques de los MiG contra los B-29, reportó a la USAF un total de 11 victorias, incluyendo los siete MiG derribados por los ametralladores de las Superfortalezas (se reclamaron diez derribos), además de tres derribos probables reclamados por los F-84.

Jim Jabara derribó su tercer MiG durante este período, empatando a victorias con el piloto de F-84 Kratt como aviador con más victorias conseguidas en Corea. Hinton también consiguió su segunda victoria, al igual que el Col. Meyer –fueron las últimas victorias conseguidas en Corea por ambos pilotos–. Las acosadas tripulaciones de los B-29 del 28° BS consiguieron otro laurel cuando el ametrallador, Sgto. Billy G. Beach consiguió derribar dos MiG-15. Otros cinco ametralladores de B-29 consiguieron una victoria cada uno, al igual que el piloto de Sabre Capt. Howard M. Lane (del 336° FIS).

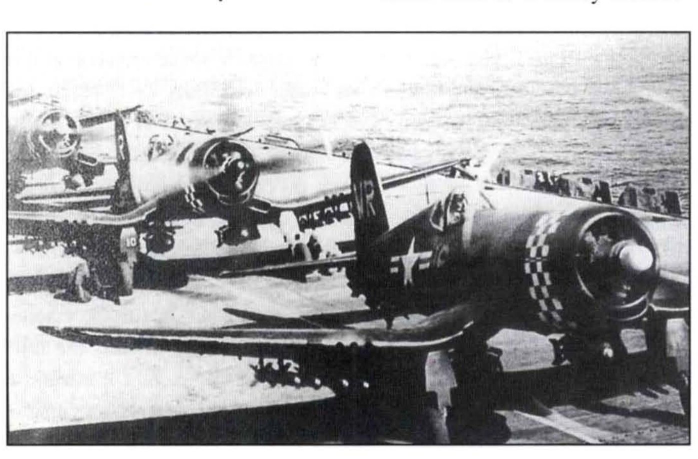
En aquel entonces, los MiG-15 eran todavía pilotados por los miembros de las Divisiones aéreas soviéticas pertenecientes al 64° Cuerpo Independiente de Aviación de Caza. Los soviéticos respetaban a sus adversarios americanos y no dejaban de reconocer sus propios errores, como recordaba más tarde el General de División Georgy Lobov:

"Los primeros pilotos de MiG-15 soviéticos no tenían suficiente experiencia de combate. Una cosa era derrotar a los F-51 y F-80 y otra muy distinta era enfrentarse con los F-86. El jefe soviético Evgeny Pepelyaev reconoció que los pilotos necesitaban mejorar sus procedimientos tácticos. Por supuesto, el principal objetivo del avión de caza soviético no era conseguir victorias derribando Sabre, sino neutralizar a los bombarderos. Desde este punto de vista, evitar el combate estaba justificado".

MÁS CORSAIR

Los pilotos de Corsair empezaron a acumular una modesta cuenta de victorias aéreas el 21 de abril de 1951 cuando dos F4U del VMA-312 se encontraron con una rara patrulla de Yak-9 norcoreanos. El Capt. Phillip C. DeLong, un as de la II Guerra Mundial con 11 victorias en su haber, y el Tte. Harold D. Daigh fueron sorprendidos por cuatro Yak cerca de Chinnampo. Los pilotos de los Corsair consiguieron librarse del acoso del enemigo y el Tte. Daigh consiguió dejar fuera de combate a uno de los Yak con una ráfaga de sus ametralladoras de 12,70 mm. Después, el Capt. DeLong derribó a otros dos, mientras el Tte. Daigh dañaba al Yak que quedaba, el cual huyó buscando cielos más seguros hacia el Norte.

El Corsair con alas de gaviota era el último caza de hélice que se fabricaba, y verdaderamente era un gran avión. Propulsado por un motor radial Pratt & Whitney R-2800-42W de 2.250 CV, en el caso del F4U-4 (no utilizado en Corea), el Corsair tenía una velocidad máxima de 635 km/h (395 mph) a 20.000 pies de altura. El motor refrigerado por aire era magnífico en el combate a baja cota, donde por todos lados saltaban fragmentos de metal y la capacidad de supervivencia era lo más importante. Se llegaron a fabricar nada menos que 12.571 Corsair (el último de los cuales fue entregado en enero de 1953), y entre las versiones utilizadas en Corea estaba el F4U-4, el F4U-4B, el F4U-5, el F4U-5N, el F4U-5NL y el F4U-5P.



El VMA-312 pasó una guerra muy agitada, operando primero desde aeródromos avanzados próximos a la zona de combate, y después regresando a misiones embarcadas desde la cubierta del portaaviones ligero USS *Bataan* (CVL-29). Este barco pasó la mayor parte de la guerra navegando por el Mar Amarillo frente a la costa oeste de Corea, y la unidad se turnó operando desde el portaaviones y desde tierra con los Corsair del Cuerpo de Marines. En la primavera de 1951, los "Checkerboards" pasaron tres meses a bordo del portaaviones, y el 21 de abril de 1951, el Capt. Phillip C. DeLong y el Tte. Harold D. Daigh derribaron tres Yak-9 cerca de Chinnampo.

El 22 de abril de 1951, durante un intenso combate en el que fueron derribados cuatro MiG-15, Jabara consiguió una hazaña sin precedentes al lograr su cuarta victoria. Eagleston y Yancey reclamaron su segunda y última victorias de la guerra cada uno, mientras que el Tte. Richard S. (Dick) Becker (del 334º FIS) conseguía su primera victoria. Pero el temible Jabara no había terminado de luchar contra los MiG-15, ya que se le permitió permanecer en Suwon después de que al 334º le llegase el turno de ser trasladado a Japón (un escuadrón permaneció en retaguardia mientras que otros dos continuaron operando desde suelo coreano).

Excepto durante breves períodos, los combates en la Avenida de los MiG disminuyeron drásticamente en la primavera de 1951, precisamente cuando tocaba a su fin un último espasmo de cambio de posesión de territorio decenas de miles de pies más abajo. El 24 de abril, el Tcol William J. Hovde, de la escuadrilla de Plana Mayor de la 4ª FIW derribó un MiG-15, que iba a ser la última victoria aérea conseguida hasta cuatro semanas después. Hovde había conseguido anteriormente 10,5 victorias con la Octava Fuerza Aérea durante la II Guerra Mundial.

Entre tanto, los oficiales de la FEAF estaban angustiados preguntándose si los lentos B-29 podrían operar en unos cielos en que los MiG-15 iban y venían a sus anchas. La fuerza de B-29 de la FEAF estaba bajo el mando del General de División Emmett "Rosie" O'Donnell, Jr. , que disponía de los Grupos de Bombarderos 98º y 307º, prestados por el Mando Aéreo Estratégico. Estas unidades habían sustituido al 22º y 92º BG, que habían estado en escena desde el comienzo de la guerra. Además, O'Donnell tenía bajo sus órdenes al 19º BG, que había pertenecido a la FEAF durante todo el conflicto. Cada Grupo, con tres escuadrones, tenía una plantilla de 33 bombarderos, lo cual suponía que O'Donnel contaba –al menos sobre el papel– con 99 Superfortalezas. Pero los MiG reducían continuamente aquel número, y en las unidades la moral era peligrosamente baja.

En abril de 1951, el General Douglas MacArthur fue relevado del mando y sustituido por el Tte. General Matthew B. Ridgway. Aquella fue la destitución de un oficial más comentada desde la Guerra Civil, y Truman expresó: "Lamento que el General del Ejército Douglas McArthur no pueda prestar todo su apoyo a las directrices políticas del gobierno de los Estados Unidos".

Tras la doble victoria de James Jabara contra los MiG, hazaña con la que alcanzó la categoría de as el 20 de mayo de 1951, regresó a Suwon donde descubrió que había saltado a la posición de ser el más famoso piloto posterior a la II Guerra Mundial de la USAF hasta aquel momento de la Guerra de Corea. La atención de los medios de comunicación fue inmediata, y aquí le vemos posando en la base aérea de Johnson, en Japón, delante del F-86A-5 que utilizó para convertirse en as.



El mes siguiente, Jabara –ahora encuadrado en el 335º FIS– consiguió su quinta y sexta victorias el día 20 a bordo del F-86A 49-1318. Su logro era todavía mayor si se considera que volaba desequilibrado en el momento de conseguir ambas victorias debido a que uno de sus depósitos auxiliares no había llegado a soltarse.

A la edad de 27 años, Jim Jabara no era sólo un as, sino un curtido veterano de la II Guerra Mundial. Era hijo de un tendero de Wichita y afirmaba que el MiG podía superar en capacidad de viraje y en altitud al F-86 por

encima de 30.000 pies. Jabara también dijo que hubiese deseado tener 4 cañones de 20 mm en lugar de seis ametralladoras de 12,70 mm. El visor de puntería radar A-4 del Sabre era superior al sistema de puntería del MiG, y sus 1.802 disparos daban más posibilidades de conseguir hacer un impacto contra algo (a pesar de infligir menos daños), pero los pilotos de los MiG tenían un mejor blindaje protector. A pesar de todo, Jabara pensaba que el F-86 era "el mejor reactor del mundo, y el MiG el segundo mejor".



El 77° Sqn. de la RAAF se transformó del F-51D al Meteor F.8 durante los primeros meses de 1951. Al principio, se esperaba que el Meteor pudiese enfrentarse a los MiG-15, pero el caza de fabricación británica resultó inferior al caza soviético en combate aéreo. La propaganda soviética afirma que pilotos de MiG-15 rusos procedentes de Manchuria derribaron en una ocasión una docena de Meteor en un solo día, lo cual era probablemente un número de aparatos superior al que jamás puso en el aire la unidad al mismo tiempo. Esta fotografía, tomada en Pusan en marzo de 1951, muestra uno de los primeros F.8 estacionado junto a uno de los últimos F-51D del escuadrón.

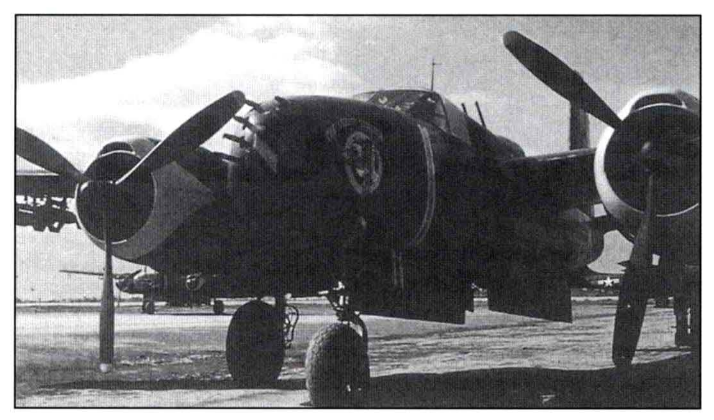
Con Jabara confirmado como primer as, podía decirse que la USAF tenía un sistema simple de acreditación de victorias. Sin embargo, de ningún modo era fácil que se atribuyese una victoria aérea a un piloto. Las normas para confirmar una victoria eran estrictas y requerían al menos dos de las condiciones siguientes: un testigo ocular, que el derribo fuese confirmado por la película tomada por la cámara de a bordo, o el avistamiento confirmado de los restos del avión derribado en tierra. Estos requisitos eran mucho más rígidos que los impuestos en Europa durante la II Guerra Mundial (donde, entre otras cosas, la Octava Fuerza Aérea, contabilizaba los aviones destruidos en tierra). Nadie duda que el deseo de "convertirse en ases" reforzaba la moral, no sólo de los pilotos, sino también de los mecánicos y armeros que trabajaban con los reactores, pero algunas veces, también provocó que se olvidase la disciplina y que se produjesen bajas innecesarias.

Al menos en uno de los escuadrones de la 4ª FIW, los pilotos llegaron a estar tan "excitados por perseguir a los MiG" que ignoraban los procedimientos tácticos básicos, asumían riesgos excesivos y, como sucedía intermitentemente, cruzaban el Yalu. Jabara, Becker, Gibson y otros de los pilotos de aquel período afirmaron más tarde que habían derribado más MiG de lo que nadie podía pensar, pero se enfrentaban con un dilema: todo el mundo quería convertirse en as, pero nadie quería ser relevado del combate por quebrantar las reglas de enfrentamiento.

El mismo día en que Jabara consiguió su quinta victoria, se atribuyó el derribo de un MiG-15 al Capt. Milton E. Nelson, un piloto del 335° FIS. El 31 de mayo de 1951 fueron derribados tres MiG más, dos por pilotos de Sabre y uno por un ametrallador de BF-29. Al día siguiente, dos ametralladores de B-29 y otro piloto de F-86 consiguieron sumar más victorias contra los MiG.

También en mayo, el 77° Sqn. de la Real Fuerza Aérea Australiana (RAAF) se retiró de Pusan a Iwakuni y comenzó la transición de los agotados Mustang a los cazas a reacción bimotores Meteor F.8. Estos aparatos habían sido enviados directamente desde Gran Bretaña a bordo del portaaviones HMS *Warrior*, y los envíos posteriores de F.8 llegaron a Australia para ser utilizados para uso doméstico.

Un F-86 de la USAF fue destacado a Iwakuni para efectuar vuelos de prueba comparativos con un Meteor y, finalmente, para comportarse como un MiG. En una discusión que surgió entre la USAF y la RAAF sobre cómo debía ser empleado el Meteor, el jefe del 77° Sqn. Sqn. Ldr. Dick Cresswell sostenía que debía ser utilizado como interceptor. Éste fue el cometido asignado finalmente a la unidad, aun-



El B-26 Invader se encontró envuelto en varias escaramuzas aire-aire durante la guerra. El 24 de junio de 1951, un Po-2LSh apareció delante de un B-26B pilotado por el Capt. Richard M. Heyman, del 8° BS del 3° BG, que lo barrió de los cielos. Aquélla fue la única victoria aérea oficial del B-26 durante la guerra. Este B-26B era uno de los aviones asignados al "Escuadrón de la Libertad" cuando se consiguió aquella victoria.

que existían serias dudas entre los americanos de que el Meteor con sus alas rectas pudiese sobrevivir en el aire con el MiG-15.

En mayo de 1951, el Tte. General George E. Stratemeyer, jefe de la FEAF, sufrió un ataque cardiaco y fue sustituido por el Tte. General Otto P. Weyland, un antiguo piloto de caza.

El 1 de junio, el Tte. Simpson Evans, un piloto de intercambio de la Marina norteamericana que servía en una unidad de F-86, consiguió una victoria contra un MiG-15. Poco más de una quincena después, el día 17, un biplano Polikarpov Po-2LSh infiltrado lanzó dos bombas sobre Suwon. Algunos oficiales de las fuerzas de las Naciones Unidas consideraban al Po-2, construido principalmente con lona, como una molestia nocturna sin ningún otro propósito que molestar. Pero lo que pocos norteamericanos sabían era que las tropas de la *Wehrmacht* en el Frente del Este, durante la II Guerra Mundial, temían al Po-2 y creían que su tripulación podía "mirar" a través de cada ventana para ver si había soldados dentro de una casa. Al conseguir destruir un F-86A (el 49-1334) y dañar gravemente a otros ocho, esta sola incursión del "Bedcheck Charlie" –apodo dado al Po-2– había infligido mucho más daño a la fuerza de Sabre que los conseguidos hasta entonces por los MiG-15.

Las tripulaciones de los Po-2 parecían burlarse de los norteamericanos. Su montura era difícil de detectar por el radar, y también era difícil localizarlo a ojo desnudo. El Capt. Edwin B. Long estaba en vuelo sobre Seúl la noche del 30 de junio cuando el radar terrestre le dirigió hacia un intruso. Acompañado por su operador de radar, W.O. R. C. Buckingham, Long dirigió su Tigercat F7F-3N al norte de la capital y empezó a escudriñar el espacio.

"Resultaba casi imposible hacer una puntería adecuada contra el lento y muy maniobrable biplano. Tuve que efectuar tres pasadas para tenerlo alineado. Pero cuando lo conseguí, la tremenda potencia de fuego del Tigercat hizo el trabajo rápidamente, y cayó en la ladera de una montaña estrellándose aparatosamente". Long recuerda que "su" Po-2 era un avión negro con motor radial, y cree que le habían disparado desde la parte posterior de la cabina con un arma de mano, probablemente un fusil automático PPSh-41 de 7,62 mm. El piloto del Tigercat pertenecía al VMF(N)-513, el escuadrón conocido como "Flying Nightmares" (las pesadillas voladoras), que ahora estaba equipado con F4U-5N y con F7F-3N– acababa de conseguir la primera victoria del conflicto para los cazas nocturnos de los Marines.

El Tigercat era un monoplano de ala alta con paneles alares exteriores que se plegaban para su transporte en portaaviones. Aunque había volado por primera vez en la II Guerra Mundial (el 2 de noviembre de 1943), el Tigercat tardó mucho en entrar en combate en aquella guerra. Propulsado con dos motores Pratt & Whitney R-2800-34W Double Wasp de 18 cilindros y 2.100 CV de potencia, y capaces de alcanzar una velocidad de 700 km/h (435 mph) a 22.200 pies, el Tigercat tenía un pe-

El Tte. Charles 'Chazz' Herron, de la 51ª FIW no había derribado ningún MiG, pero a pesar de ello su F-80C (49-607) lleva pintada una estrella roja. Es posible que el 607 fuese pilotado por el Tte. William W. McAllister, del 16° FIS, cuando derribó un MiG el 29 de julio de 1951.





F-86E-1-NA Sabre 50-623 *Pretty Mary & the Js*, pilotado por el Col. Harrison R. Thyng, jefe de la 4ª FIW

Thyng, un curtido piloto de caza de la II Guerra Mundial, que había mandado un escuadrón de P-47N en el Extremo Oriente en 1944-1945, había conseguido victorias contra los japoneses y la Luftwaffe. Alcanzó la categoría de as poco antes de ser relevado del mando de la 4ª FIW por el Col. James Johnson.



F-86E-10-NA Sabre 51-2747 *Honest John*, pilotado por el Col. Walker M. *Bud* Mahurin, jefe del 4º FIG

Mahurin era otro piloto de caza muy experto que había conseguido 21 victorias contra la Luftwaffe en la II Guerra Mundial. La primera de las 3,5 victorias que reclamó en Corea la consiguió en la 51ª FIW, y las otras estando encuadrado en el 25º FIS. Sin embargo, este avión fue pilotado por Mahurin durante el período en que estuvo al mando del 4º FIG.



F-86F-10-NA Sabre 51-112941, pilotado por el Col. James K. Johnson, jefe de la 4ª FIW

Johnson relevó a Thyng al mando de la 4ª y pilotó su anónimo, pero muy pulimentado, F-86F. Sólo estaba decorado con el emblema del 335º FIS y las bandas de identificación amarillas en las alas, en el fuselaje y, como era costumbre original de la 4ª, en la cola. Johnson era un firme creyente en que había que ejercer el mando desde el frente, por lo que se convirtió en uno de los primeros dobles ases en Corea, consiguiendo exactamente diez victorias.



F-86A-5-NA Sabre 49-1281, pilotado por el Col. Glenn T. Eagleston, jefe del 334° FIS de la 4ª FIW

Como jefe del 334° FIS, Eagleston consiguió añadir 3 MiGs a las 18,5 victorias que había conseguido en la II GM. Su reactor lleva las originales bandas de identificación adoptadas por la 4ª antes de ser sustituidas por las bandas amarillas con borde negro. A veces también se pintaban los bordes de la toma de aire con el color del escuadrón.



F-86A-5-NA Sabre 48-259, pilotado por el Capt. (después Cte.) James Jabara, 334° FIS de la 4ª FIW

En sus dos turnos de servicio en Corea, Jabara consiguió grandes éxitos. Al lograr su quinta y sexta victorias el 20 de mayo de 1951, se convirtió en el primer as del conflicto, consiguiendo derribar a sus dos presas con un reactor al cual se le había quedado colgado uno de los depósitos auxiliares de combustible. Empleó toda una serie de aviones para conseguir su cuenta final de 15 victorias, pero su reactor personal durante su primer turno de servicio era el 48-259.



F-86F-1-NA Sabre 51-2857, pilotado por el Capt. Manuel J. *Pete* Fernández, Jr., 334° FIS de la 4ª FIW

Este avión fue utilizado con frecuencia por Jabara durante su segundo turno de servicio, a pesar de estar asignado a uno de los otros grandes ases del 334° FIS, el Capt. *Pete* Fernández. Este último superó a Royal Baker en número de victorias conseguidas en mayo de 1953 y fue superado a su vez por McConnell.



F-86E-10-NA Sabre 51-2821, pilotado por el Cte. Frederick C. *Boots* Blesse, 334° FIS de la 4ª FIW

A pesar de su cuenta de diez victorias, la principal contribución de Frederick Blesse a la historia del combate aéreo fue su tratado titulado *No Guts, No Glory*, un libro que tuvo una importante influencia una década después cuando las tácticas de caza en Vietnam se modificaron para reflejar sus ideas.



F-86A-5-NA Sabre 48-261, pilotado por el Tte. Donald Torres, 335° FIS de la 4ª FIW

Los Sabre pintados de camuflaje eran una rareza en Corea, aunque los veteranos rusos suelen recordar que sus adversarios utilizaban aviones pintados. Este F-86A, pintado con colores opacos y manchas de color verde oliva pardo, estaba asignado el Tte. Donald Torres.



F-86E-10-NA Sabre 51-2834 *Jolley Roger*, pilotado por el Capt. Clifford D. Jolley, 335° FIS de la 4ª FIW

Jolley fue uno de los pilotos elegidos para evaluar los seis F-86F recién salidos de fábrica equipados con motores cohete de combustible sólido instalados en la cola, debajo de la tobera del reactor. Estos reactores modificados resultaron un éxito al principio con su propulsión adicional que les permitía adquirir una mayor aceleración, y Jolley consiguió dos de sus siete victorias con uno de estos aviones. A pesar de ello, se produjeron graves problemas de funcionamiento y uno de los pilotos evaluadores perdió la vida en combate.



F-86E-10-NA Sabre 51-2756 *Hell-er Bust X* pilotado por el Cte. (después Tcol.) Edwin L. Heller, 16º FIS de la 51ª FIW

Heller, un veterano as de la Octava AAF durante la II Guerra Mundial, pilotó una serie de F-86 todos ellos bautizados con el nombre *Hell-er Bust*. Era un líder controvertido que con frecuencia ignoraba las normas y que prestaba escasa atención a las restricciones relativas a volar al norte del Yalu.



F-86E-10-NA Sabre 51-2740 *Gabby*, pilotado por el Col. Francis S. Gabreski, jefe de la 51ª FIW

El Col. Francis Gabreski ejerció el mando de la 51ª con talento y entusiasmo, pero no siempre con una adherencia estricta a las normas. Por ejemplo, fue él quien instituyó las misiones *Maple Special*, que consistían en incursiones no autorizadas en el interior de Manchuria persiguiendo a los cazas enemigos. Estas operaciones se mantenían en secreto en Suwon para los Altos Mandos y sólo los pilotos más expertos participaban en ellas.



F-86E-10-NA Sabre 51-2822 *The King/Angel Face & The Babes*, pilotado por el Col. Royal V. *The King* Baker, 336º FIS de la 4ª FIW

El Col. Baker, que durante meses fue el piloto que más victorias había conseguido en Corea, acabó la guerra con 13 victorias, 12 MiG y un La-9. Esto le dejó en el cuarto lugar de la lista de los máximos anotadores.



F-86E-10-NA Sabre 51-2735 *Elenore E,* pilotado por el Cte. William T. Whisner, 25° FIS de la 51ª FIW

William Whisner sumó 5,5 victorias a su registro de cinco aviones alemanes derribados durante la II Guerra Mundial. Su avión no estaba decorado con la cola a cuadros que después se aplicó a prácticamente todos los Sabre de la 51ª FIW. El 25° FIS fue el que más éxitos consiguió de los tres que componían la 51ª, consiguiendo en total 110,5 victorias.



F-86F-30-NA Sabre 52-4584 *Mig Mad Marine/Lyn Annie Dave 1*, pilotado por el Cte. John Glenn, del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos, 25° FIS de la 51ª FIW

En el 25° FIS estaban encuadrados varios pilotos de intercambio, ninguno de los cuales era más famoso que John Glenn. Glenn consiguió tres victorias con el Sabre, justificando el largo y llamativo nombre del Sabre (El marine loco por los MiG). Sin embargo, estas victorias nunca aparecieron en los registros oficiales de la USAF.



F-86F-1-NA Sabre 51-2910 *Beautious Butch!!*, pilotado por el Tte. Joseph M. McConnell, 39° FIS de la 51ª FIW

McConnell, el "as de ases" de las fuerzas de las Naciones Unidas, sólo superado por un par de pilotos rusos de MiG-15, adelantó rápidamente a sus rivales Jabara y Fernández para situarse en cabeza en la carrera de MiGs derribados por la 5ª Fuerza Aérea. Pilotó una serie de Sabre, entre los cuales estaban tres, al menos, bautizados con el nombre de *Beautious Butch*.



F-86F-1-NA Sabre 51-2852 *Darling Dottie*, pilotado por el Cte. John F. Bolt, del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos, 39° FIS de la 51ª FIW

John Bolt era ya un veterano piloto de Panther que había realizado 89 misiones con el VMF-115 *Able Eagles* cuando fue escogido como uno de los miembros de la unidad que prestaría servicio en el 39° FIS durante la Guerra de Corea. A los mandos de este F-86F consiguió convertirse en el único as del Cuerpo de Marines del conflicto, añadiendo seis victorias a las seis que ya había conseguido durante la II Guerra Mundial.



F-82G-NA Twin Mustang 46-383, pilotado por el Tte. William *Skeeter* Hudson, con el Tte. Carl Fraser, 68º F(AW)S

Cuando efectuaba una patrulla de combate diurna sobre Kimpo el 27 de junio de 1950, junto con otros tres F-82G, la tripulación del 46-383 fue atacada desde una altura superior por una escuadrilla de Yak norcoreanos, pero Hudson y Fraser lograron rápidamente volver las tornas.



F-84E-25-RE Thunderjet 51-493, pilotado por el Tte. Jacob Kratt, Jr, 523º FES/27ª FEW

La 27ª FEW era una unidad del Mando Aéreo Estratégico cuya misión era realizar escoltas a larga distancia, pero fue enviada a Corea con sus F-84E para operar en el menos familiar cometido de apoyo aéreo próximo. Varios pilotos de F-84 consiguieron victorias aire-aire, pero Kratt fue el de mayor éxito, ya que derribó un par de MiG-15 y un Yak de motor de hélice.



F-86F-30-NA Sabre 52-4341 *Mig Poison*, pilotado por el Cte. James P. Hagerstrom, 67º FBS/18º FBG

Cuando el 18º FBG se transformó del Mustang F-51D al F-86F, varios pilotos experimentados de la 4ª y 51ª FIW fueron trasladados para ayudar en la transformación al reactor. Uno de ellos fue el Cte. Hagerstrom, que añadió 6,5 victorias a las dos que ya había conseguido con la 4ª FIW.



B-29B-60-BA Superfortress 44-84057 *Command Decision*, del 28° BS/19° BG (Medio), Kadena, Okinawa

Se dice que el B-29 fue el segundo avión de las Naciones Unidas que más aparatos enemigos derribó durante la Guerra de Corea, después del Sabre, y los ametralladores de este avión llegaron a acumular un total de cinco MiG derribados, con lo que elevaron a este avión a la categoría de as.



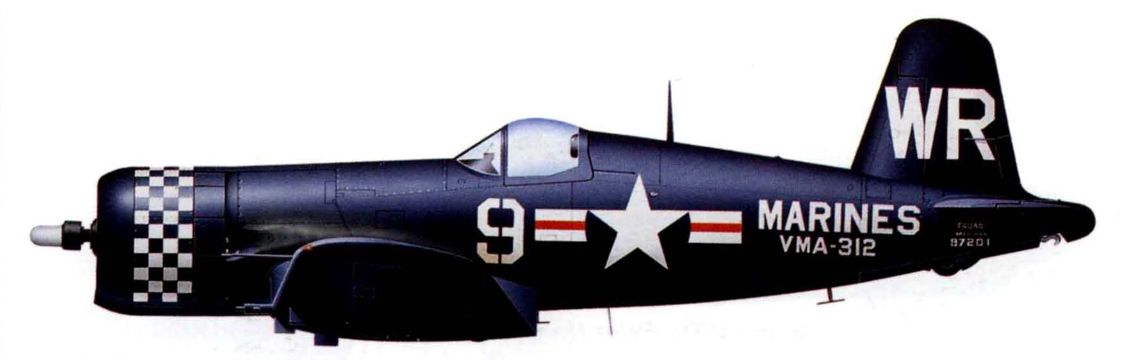
F4U-5N Corsair 124453 *Annie Mo*, pilotado por el Tte. Guy *Lucky Pierre* Bordelon, "Destacamento Perro" del VC-3 destacado del USS *Princeton* a tierra en la base K-6

Bordelon fue el único as de la guerra que no pilotaba Sabre, y verdaderamente hizo honor a su apodo de *Lucky Pierre* (Pierre el afortunado). Bordelon aprovechó la oportunidad que se le presentó al ser destacado a tierra con dos aviones con el cometido específico de dar caza a los aviones *Bedcheck Charlie* enemigos que realizaban misiones nocturnas de hostigamiento.



F9F-2 (de número desconocido), pilotado por el Tte. J. D. Middleton, VF-781, USS *Oriskany*

Después de una insólita acción que tuvo lugar el 18 de noviembre de 1952, a Middleton y a su punto, Tte. E. R. Williams, se les atribuyó el derribo de dos MiG, mientras que el Tte. D. M. Rowlands consiguió dañar a un tercero. El incidente fue inicialmente silenciado por la Marina, ya que los aviones enemigos eran MiG-15 rusos (ni siquiera nominalmente norcoreanos) que operaban desde una base cercana a Vladivostock.



FG-1D (F4U-4) Corsair (92701), pilotado por el Capt. Jesse Folmar, VMA-312

Folmar consiguió derribar uno de los dos MiG-15 que le atacaron a él y a su punto el 10 de septiembre de 1952, pero fue derribado a su vez al ser atacado por otros cuatro MiG.



F7F-3N Tigercat (de número desconocido), pilotado por el Capt. E. B. Long con el WO R. C. Buckingham, VMF(N)-513

Los Tigercat se emplearon principalmente para misiones nocturnas de interdicción, pero también realizaron patrullas de combate en un intento de impedir los ataques de hostigamiento realizados por los *Bedcheck Charlie*. Long consiguió la primera victoria nocturna del Cuerpo de Marines en la guerra (y la primera victoria conseguida por los Tigercat) el 1 de julio de 1951, al derribar un Po-2 cerca de Kimpo.



F3D-2 Skynight (de número desconocido), pilotado por el Cte. William Stratton con el Sgto. Mayor Hans Hoglind, VMF (N)-513

Aunque no entró en combate hasta 1952, el Skyknight resultó ser un avión de gran éxito, derribando siete aviones, entre los que estaban seis MiG-15. Este éxito se debía en gran medida a los tres equipos de radar instalados en el reactor: AN/APG-26 para enganche de objetivos y medición de distancia de tiro; el AN/APS-21 para exploración hasta 24 km, y el radar de alerta de cola AN/APS-28 de 7 km de alcance.



Sea Fury FB.Mk 11 pilotado por el Tte. Peter *Hoagy* Carmichael, del 802° Sqn. HMS *Ocean*

La victoria conseguida por Carmichael el 9 de agosto de 1952 fue la primera vez que un MiG 15 era derribado por un caza de hélice, y la única victoria confirmada conseguida en Corea por un piloto británico que pilotaba un avión también británico.



Gloster Meteor F.MK 8 A77-851 *Halestorm* pilotado por el Sgto. George Hale, del 77° Sqn. RAAF

Hale consiguió su histórica victoria el 27 de marzo de 1953 durante una misión de ametrallamiento a tierra contra objetivos situados en la carretera de Pyongyang a Singosan.



MiG 15 925, pilotado por el Col. Yevgeni Pepelyaev, jefe del 196° IAP

Yevgeni Pepelyaev fue el piloto de caza que más victorias consiguió durante la Guerra de Corea, llegando a acumular sus 23 victorias en 108 misiones de combate. Pepelyaev mandaba la unidad soviética que más éxitos consiguió de cuantas participaron en la Guerra de Corea: el 196° IAP.

Un Tte. del 25° FIS de la 51ª FIW a mediados de 1952 vestido con uniforme de campaña y botas de combate del Ejército. El piloto viste también una vieja cazadora de vuelo de la Fuerza Aérea del Ejército, de color verde oliva pardo con el emblema de la USAAF cosido en la manga. La divisa de su grado la lleva en una gorra de baseball del color de su escuadrón; estas gorras se hicieron muy populares en las bases aéreas del frente al avanzar la guerra. El décimo as norteamericano de la guerra, Capt. Iven Kincheloe, fue fotografiado en varias ocasiones con un uniforme parecido en muchos aspectos a éste.

El Capt. Manuel *Pete* Fernández en la primavera de 1953, vistiendo la gorra de servicio reglamentaria de los oficiales, el uniforme de vuelo reglamentario de color azul y una delgada cazadora de vuelo de verano. Esta última ha sido personalizada con un gran distintivo del "pichón boxeador" del 334° FIS cosido sobre la parte izquierda del pecho. Para confirmar todavía más su pertenencia al 334° FIS, Fernández lleva enrollado al cuello un pañuelo del color del escuadrón. También lleva un par de botas de ante (un calzado muy utilizado, aunque antirreglamentario, durante los meses de verano), y en las manos sostiene su casco de vuelo y su chaleco Mae West.



El Capt. Harold Fischer a finales de 1952 en Suwon. Está ataviado con un uniforme reglamentario similar al de *Pete* Fernández, pero en lugar de la gorra de servicio de oficial, lleva una gorra cuartelera o "de ultramar", con las barras de capitán prendidas. Fischer, que estaba agregado al 39° FIS de la 51ª FIW, lleva un característico chaleco salvavidas amarillo ajustado al pecho, el traje anti-G ajustado en la parte inferior de la cintura y en las piernas, y una voluminosa bolsa de paracaídas a la espalda.



El Cte. John F. Bolt, uno de los últimos ases de la guerra, fue también el único piloto del Cuerpo de Marines que consiguió esta distinción después de tres años de combates, aunque primero tuvo que ser trasladado a una unidad de Sabre en la que consiguió las victorias necesarias. Agregado al 39° FIS de la 51ª FIW, Bolt siguió llevando su uniforme de los Marines a pesar de estar agregado a la USAF: mono de vuelo de color verde "bosque" y cazadora de cuero A-2 de la Marina.

El Col. Yevgeni Pepelyaev, jefe del 196° IAP (Regimiento de Aviación de Caza), fue el piloto que más victorias consiguió en el conflicto de Corea. Aquí está representado vistiendo el uniforme reglamentario de la Fuerza Aérea soviética, que incluye una cazadora de vuelo de cuero. Los pilotos solían volar en todas las condiciones climatológicas con esta indumentaria básica ya que la estrecha cabina de los MiG-15 impedía llevar trajes forrados de piel. No se distinguen divisas del grado o emblemas de unidad, y su gorra es de un estilo muy parecido al de la reglamentaria de los oficiales del Ejército Rojo.

Posiblemente el más famoso piloto británico de la Guerra de Corea fuese el Tte. Peter *Hoagy* Carmichael, un modesto "conductor" de Sea Fury FB.Mk 11 destinado en el 802° Sqn. embarcado a bordo del HMS *Ocean* a mediados de 1952. Lleva un mono reglamentario de la RAF de color azul claro, con las divisas de su grado en las hombreras y un chaleco Mae West. Carmichael lleva en la mano su casco de vuelo mientras que en la cabeza lleva su "sombrero eléctrico", un gorro que contenía unos auriculares lo bastante delgados para llevarlos bajo el casco de vuelo básico de la época.



El jefe del 4° FIG, Coronel Francis S. Gabreski, felicita al segundo y tercer ases norteamericanos en Corea, Capt. Richard S. Becker (a la izquierda) y Tte. Ralph *"Hoot"* Gibson, después de que cada uno de ellos derribase su quinto MiG durante un combate aéreo sobre el Yalu el 9 de septiembre de 1951.

so bruto de 11.670 kg, que era menor que el de algunos aviones de un solo motor. El F7F-3 tenía cuatro cañones de 20 mm en los encastres de las alas y cuatro ametralladoras de 12,70 mm en el morro y podía transportar hasta 900 kg de bombas. Nunca llegó a operar desde la cubierta de ningún portaaviones, pero junto con el F4U-5N, fue una pieza muy importante para el Cuerpo de Marines durante la guerra contra los "Bedcheck Charlie" y otras actividades nocturnas.

Al revisar la situación a finales de junio, las estadísticas no eran nada alentadoras para los pilotos de las fuerzas de las Naciones Unidas. Los chinos –que estaban tomando el relevo de los rusos a los mandos de los aviones– tenían ahora 445 MiG, a los que se enfrentaban sólo 44 F-86A que era la plantilla con que entonces contaba la 4ª FIW en Corea. Mientras tanto los norteamericanos estaban claramente superados en número, y la situación era todavía peor de lo que parecía, como pudo observar el Col. Herman A. Schmid, que había sustituido al Col. George F. Smith como jefe de la 4ª FIW al comprobar que había que hacer verdaderos "milagros de mantenimiento" para mantener *a la mitad* de sus Sabre en el aire. Aunque parecía que Schmid estaba superado en número en una proporción de diez a uno, la realidad era que sus cazas se enfrentaban a una desventaja de veinte a uno frente a los chinos.

Las entregas del MiG-15bis con prestaciones mejoradas empezaron durante el verano de 1951. Este nuevo modelo estaba propulsado por un motor Klimov VK-1 con 5.952 lb (26,48 kN) de potencia que alcanzaba su velocidad máxima de 1.089 km/h (677 mph) a una altura de 10.000 pies. El MiG-15bis tenía también modificaciones en su sistema de cableado, su sistema hidráulico y diseño de la cabina, los cuales le convertían en un caza aire-aire más eficaz.

El día 8 de julio, tres de los pilotos de Sabre más hábiles de la USAF consiguieron victorias aéreas contra los MiG-15. El Col. Francis S. Gabreski, jefe del 4° FIG de la 4ª FIW, era "el viejo" del trío. El más destacado as norteamericano vivo había conseguido 28 victorias con el 61° FS del 56° FG en Europa, y ahora había reclamado su primera victoria en Corea. El Tte. Richard S. Becker se cobró su segundo MiG, mientras que el menos conocido del trío era el Cte. Franklin L. Fisher, de la escuadrilla de Plana Mayor de la 4ª FIW, que conseguía su primera victoria.

El Capt. Kenneth L. Skeen, del 9° FBS de la 49ª FBW es ayudado a ajustarse los atalajes antes de salir de Taegu (K-2) en una misión de ataque a bordo de su F-84E, a bordo del cual ya había derribado un MiG. La suya fue la primera victoria aérea del Ala, el 19 de septiembre de 1951, después de que su formación de combate fuese atacada por los MiGs al Este de Pyongyang.



Durante el mes de julio, también el Capt. Milton E. Nelson (del 335° FIS) derribó su segundo MiG-15 y *"Hoot"* Gibson consiguió su tercera victoria. Al ametrallador de B-29 Sgto. Gus. C. Opfer, del 3er BS, se le atribuyó el derribo de dos MiG. El 29 de julio, el piloto de F-80C Tte. William W. McAllister (del 16° FIS de la 51ª FIW) reclamó el derribo de un MiG-15. El 8 de agosto de 1951 el Tte. Richard S. Becker reclamaba haber derribado dos MiG, con lo que doblaba su registro. Ciertamente había una "fiebre de ases" en su 334° FIS, pero también había limitaciones. Años después Becker afirmaría que tanto él mismo como otros pilotos habían derribado MiG que nunca fueron contabilizados.

LA GUERRA DE UN CORONEL

Cuando el Col. Harrison R. (Harry) Thyng se hizo cargo del mando de la asediada 4ª FIW en Kimpo el 1 de noviembre de 1951 (sustituyendo a Schmid), era ya uno de los más experimentados pilotos de combate de la USAF. El primer caza de Thyng había sido un Spitfire, y había conseguido victorias tanto en Europa como en el Pacífico. Sus cualidades eran "sus dotes de mando y su valor" como recuerda el Sgto. 1º Gordon Beem, su jefe de sección de plana mayor. Otros recuerdan la falta de interés de Thyng por atribuirse la gloria a sí mismo; solía hacer que sus victorias fuesen atribuidas a otros pilotos.

El Col. Thyng llegó a Corea cuando la primera cohorte de pilotos de caza americanos terminaba su turno de servicio y se disponía a regresar a casa. Al igual que estos veteranos, algunos de los recién llegados habían combatido en la II Guerra Mundial, pero a diferencia de aquéllos, estos pilotos más maduros habían colgado el uniforme, empezado carreras civiles y formado familias. Habían sido llamados al servicio sin presentarse voluntarios; su edad media era de 30 a 32 años; ya habían hecho su parte en la guerra más horrible que el mundo había conocido jamás y sentían esta nueva guerra como una intrusión en sus vidas.

En la Plana mayor del Col. Thyng en Kimpo, junto con los descontentos viejos veteranos venía una nueva camada, pilotos jóvenes de poco más de veinte años, que habían aprendido a volar entre 1950 y 1951. Estos nuevos pilotos eran rápidos de reflejos, menos agrios, y no tenían malos hábitos. Harry Thyng había pasado de las hélices a los reactores sin pestañear, pero el Col. Gabreski, por ejemplo, no era capaz de hacerse con el manejo del visor de puntería del F-86, ¡y apuntaba contra los MiG con un chicle pegado en el parabrisas!

Thyng vio que sus pilotos estaban abrumados por los problemas de mantenimiento y superados en número por los MiG, así que decidió arriesgar su nuevo puesto agitando una bandera de alarma delante de la cara del Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea en el Pentágono. En noviembre, puenteando a sus superiores y saltándose el conducto reglamentario, le envió un mensaje. Las frases clave de aquel mensaje decían: "Personal, para Vanderberg de Thyng. Ya no puedo hacerme responsable de mantener la superioridad aérea en el noroeste de Corea".



Un piloto de F-86 que consiguió una serie de victorias a lo largo de los últimos meses de 1951 fue el Tte. Hal Fischer (a la izquierda) perteneciente al 39º FIS de la 4ª FIW, que alcanzó la rara distinción de derribar dos MiGs en un solo día el 16 de octubre. En Corea, las fauces de tiburón fueron pintadas en pocos F-86, lo cual hacía que el feroz aspecto del Sabre de Fischer fuese una rareza entre los demás reactores de la 4ª FIW.

LA 51ª ALA DE CAZAS INTERCEPTORES

Tras recibir el mensaje del Col. Harry Thyng, el Jefe de Estado Mayor de la USAF, General Vandenberg, siguió siendo reticente a enviar más Sabre a Corea durante un mes. Entonces, el 22 de octubre de 1951, dio una controvertida orden al Mando de Defensa Aérea de enviar 75 F-86A/E con sus pilotos y mecánicos a Alameda, California, para ser cargados a bordo de un portaaviones de escolta con destino a Japón.

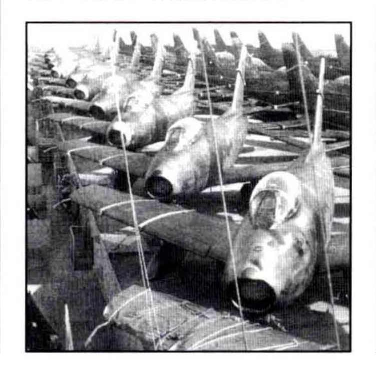
El camino estaba ya despejado para equipar con Sabre a la 51ª FIW, con base en Suwon, inicialmente a dos unidades (el 16º y el 25º), mientras que la 4ª FIW recibiría su tercer escuadrón.

El 27 de noviembre de 1951, pilotos de la 4ª FIW derribaron cuatro MiG, siendo uno de los vencedores el Cte. Richard D. Creighton, que se convertía aquel día en el cuarto as americano. Era uno de los pioneros de los reactores, y un jefe y táctico muy respetado que había conseguido batir un récord de velocidad a bordo de un F-86A inmediatamente antes del comienzo de la guerra. Las otras dos victorias contra los MiG correspondieron al Cte. George A. Davis, Jr. Jefe del 334º FIS y a otro pionero que había formado parte de la primera Ala de Sabre de la USAF antes de la guerra y tenía un gran prestigio por su espíritu agresivo y sus habilidades tácticas. Al día siguiente, *Bones* Marshal consiguió su segunda y tercera victorias contra los MiG. Otra victoria, a cuya consecución colaboró mucho el Col. Thyng obligando al MiG a colocarse en el lugar adecuado, fue atribuida al Tte. Dayton W. Ragland, uno de los primeros pilotos negros de la USAF.

El 30 de noviembre de 1951, 31 Sabre encabezados por el Col. Benjamin S. Preston, jefe de Grupo de la 4ª FIW, se encontró con una formación de 12 bombarderos bimotores Tupolev Tu-2, 16 cazas de hélice La-9 y 16 MiG-15. Aquello podía tratarse de un intento de revivir la Fuerza Aérea norcoreana, puesto que la inteligencia de las fuerzas de las Naciones Unidas había detectado intentos de abrir el aeródromo de Uiju, al sur del Yalu, e interceptado conversaciones por radio en coreano en lugar de en chino. El Grupo de aparatos se encontró con dos escuadrillas de Sabre que se lanzaban contra ellos disparando sin llegar a hacer blanco. Cuando los Sabre volvieron a lanzarse al ataque, fue derribado un La-9 y después un Tu-2.

El Cte. Davis aumentó sus victorias reclamando un Tu-2, y después derribó un MiG distraído, convirtiéndose en el quinto as americano. El Cte. Winton W. *Bones* Marshal derribó un Tu-2 y un La-9 convirtiéndose en el sexto as de los reactores, mientras que otros bombarderos fue-

En esta imagen de la cubierta de vuelo del portaaviones USS *Cape Esperance* pueden verse nada menos que 25 F-86E. Esta fotografía se tomó en medio del Pacífico durante el verano de 1951, y tras su llegada a Corea estos reactores se repartieron entre la 4ª FIW y la 51 FIW, anteriormente equipada con F-80. Una Ala en aquel teatro de operaciones contaba con apenas 65 F-86 divididos en tres escuadrones.

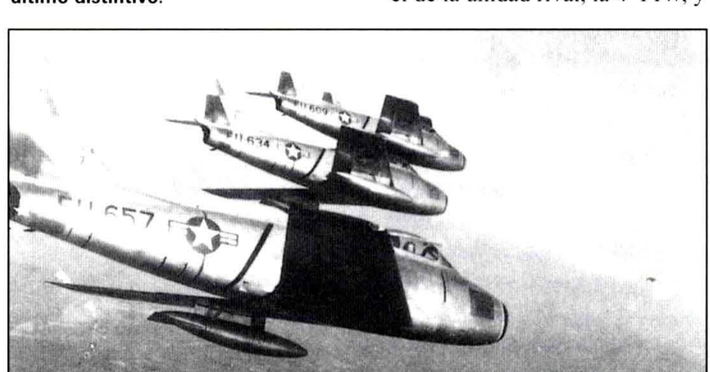


ron barridos del cielo por los Tenientes Robert W. Akin, John J. Burke y Douglas K. Evans y por el Capt. Raymond O Barton, Jr. Otros La-9 fueron derribados por el Col. Preston (su cuarta y última victoria en la Guerra de Corea) y el Tte. John W. Honaker.

LAS BANDAS AMARILLAS

El jefe de Grupo, Tcol. George Jones, decidió que el 51° necesitaba pintar unas marcas distintivas en sus aviones. Para evitar que los pilotos de los Sabre F-86 se tomasen los unos a los otros por MiG, los veteranos de la 4ª FIW habían utilizado unas bandas de color negro y blanco inclinadas hacia delante situadas en el centro del fuselaje –parecidas a las "bandas de la invasión del Día D" utilizadas por los aviones aliados casi una década antes– desde 1950. Jones no quería copiar aquellas bandas, así que se dispuso a diseñar algo distinto.

El Capt. Ed Matczak, oficial encargado de material del Grupo y dibujante aficionado, utilizó lápices grasos para hacer un dibujo de un F-86 con una banda amarilla inclinada hacia atrás pintada en el fuselaje, y bandas amarillas en las alas y en la cola. Aquel diseño resultaba más atractivo que el de la unidad rival, la 4ª FIW, y terminaron pintándose bandas de 71 cm de ancho en el fuselaje (trazadas en diagonal hacia atrás), y de 91 cm de ancho en las alas con un borde de 11 cm de ancho en ambos casos.



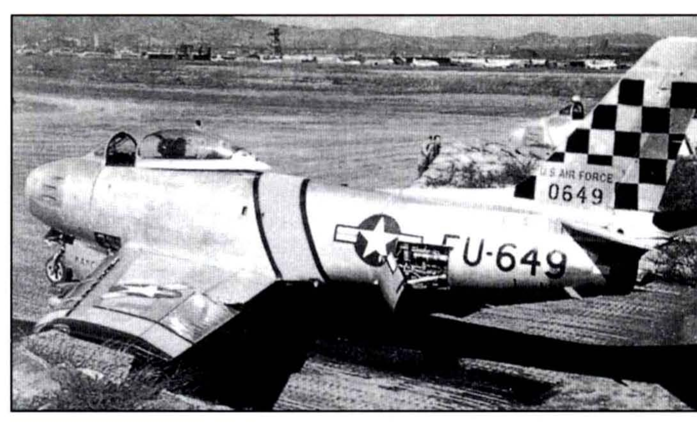
Aunque no es de la mejor calidad, esta fotografía tiene una cierta importancia histórica ya que en ella se ve a un grupo de tres F-86E de la 51ª FIW realizando una de sus primeras patrullas de combate sobre la Avenida de los MiG a principios de diciembre de 1951. Los únicos distintivos de unidad que llevaban los aparatos del Ala de Suwon eran las bandas amarillas en el fuselaje y el borde de la toma de entrada de aire pintado del mismo color, aunque no todos los Sabre llevaban este último distintivo.

Las bandas de Matczak tenían mejor aspecto y hacían más fácil que los pilotos de las Naciones Unidas distinguiesen un Sabre de un MiG. El Col. Walker H. *Bud* Mahurin, el as del P-47 en la II Guerra Mundial que había llegado a la 51ª algunos meses después de que se pintasen aquellas bandas, afirmaba que estaban diseñadas para distinguir aquella unidad de la 4ª FIW y para elevar la decaída moral. Más adelante, la 51ª recuperó uno de los emblemas de la II Guerra Mundial cuando su 25° FS adornó las colas de sus reactores con cuadrados negros, convirtiéndose así de nuevo en los Checkertails (los Colas a cuadros).

Pero el objeto en que se habían pintado estos distintivos, el F-86E, aportaba algo más sustancial que una capa de pintura para elevar la maltrecha moral. Para entonces, esta versión, con los planos de cola móviles, se había convertido en estándar, y los pilotos elogiaban la forma en que maniobraba frente al MiG. Pero, a pesar de todo, como decía un informe oficial de la época, estaba "casi siempre en inferioridad numérica" y operaba "en circunstancias extremadamente adversas". La misma Avenida de los MiG estaba "al límite del radio de acción de combate del F-86E" y estaba "sobre territorio enemigo en todo momento".

Además, incluso el valioso F-86E no llegaba a satisfacer por completo a las abnegadas tripulaciones de tierra. Daniel Walker, mecánico jefe del piloto de la 51ª Capt. Iven C. Kincheloe, observó que los actuadores del alerón perdían líquido (lo cual era un defecto característico del modelo F-86E) y, cuando sucedía lo peor, todo el fluido hidráulico del reactor se salía a chorros. Para trabajar en el motor era necesario re-

tirar la sección posterior del Sabre, y los desconectores espirales eran difíciles de aflojar o apretar adecuadamente. El sellado de la cabina nunca era el adecuado. Además, ni siquiera en el modelo E los diseñadores habían resuelto el problema de la rueda del morro, que era demasiado frágil y se partía con facilidad. Hombres como Walker tenían que luchar con una difícil situación de suministros, la cual había motivado en parte la queja de Thyng. Aunque pudiesen solucionarse estos problemas, la 4ª FIW no podía hacer frente por sí sola a cientos de MiG. Aunque constantemente llegaban nuevos F-86, la proporción de aviones que quedaban fuera de combate aumentaba rápidamente. En enero de 1952, un 45% de todos los F-86 presentes en Corea estaban fuera de servicio, el 16,6% por falta de piezas de repuesto y el 25,9% debido a problemas de mantenimiento. Con dos Alas de Sabre realizando operaciones de combate, la necesidad de depósitos externos de combustible se disparó, y los niveles de repuestos en almacén de estos elementos esenciales, aunque desechables, estaban prácticamente agotados. Muchos pilotos se veían obligados a efectuar patrullas de combate con un solo depósito auxiliar, lo cual reducía el tiempo de patrulla.



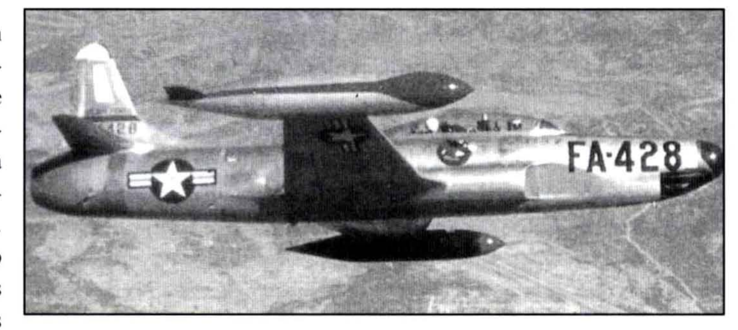
En esta nítida instantánea vemos a un F-86E-1-NA 50-0649, estacionado en su refugio de Suwon, luciendo los distintivos definitivos de la 51ª FIW. Este avión, bautizado por su piloto habitual, Walt Copeland, con el nombre de *Aunt Myrna*, lleva también una delgada banda roja encima de su característica cola a cuadros, indicando su pertenencia al 25º FIS. Copeland consiguió una sola victoria a los mandos de este reactor.

El número de aviones comunistas y aliados en los cielos a lo largo de la frontera norcoreana siguió aumentando. Los "trenes de bandidos" que surgían del otro lado del Yalu solían estar compuestos por 100 MiG-15, y sus pilotos aprovechaban la ventaja de su superior altura volando a 50.000 pies y situándose en posición para atacar a los americanos desde una altura superior a una velocidad de 0,9 Mach. La 4ª Ala utilizaba todavía una mayoría de los menos modernos F-86A, y aunque estos aviones eran ligeramente más rápidos que los nuevos, y más maniobrables, F-86E, todos los jefes de escuadrilla del Ala pilotaban aparatos del modelo E. Esto fundamentalmente significaba que el grueso de los pilotos de la 4ª tenía dificultades para ascender lo bastante alto y a la velocidad suficiente con sus F-86A desgastados por el combate para neutralizar la ventaja del enemigo en los primeros momentos críticos de un encuentro. Por contraste, la 51ª tenía los nuevos F-86E y podía irrumpir en la Avenida de los MiG a gran velocidad (tal vez un poco menos rápido que los aparatos del modelo A, pero no más lento que el enemigo), atacando desde altitudes casi comparables con las de los MiG.

Se notaba que el nivel general de habilidad de los pilotos de MiG había descendido al aumentar su número. En varios combates, los pilotos de la 51ª sorprendían a los MiG por detrás, rompían sus desordenadas formaciones y los derribaban. Por ejemplo, en enero, fueron derribados 31 MiG frente a la pérdida de sólo cinco Sabre. Excepto media docena, todas estas victorias fueron conseguidas por pilotos pertenecientes a la segunda Ala que operaba los Sabre, la 51ª.

El 10 de febrero, el Cte. George Davis, el as más destacado de la guerra en aquel momento con 12 victorias en su haber, además de las siete conseguidas durante la II Guerra Mundial, atacó a los MiG de un

"tren de bandidos" a 32.000 pies, cerca del Yalu, justo a tiempo de evitar que los MiG atacasen desde una altura superior a unos bombarderos aliados. Dave hizo que su F-86 describiese un viraje cerrado para acercarse a los MiG, y rápidamente consiguió sus últimas victorias (las número 13 y 14). Pero segundos después, un MiG hizo un viraje brusco por detrás de su Sabre y lo derribó.



El último caza nocturno especializado de la USAF, el F-94B había estado presente en el teatro de operaciones desde mediados de 1951, pero todavía no había conseguido ninguna victoria cuando la segunda unidad de Starfire llegó a Suwon. El Starfire acabó consiguiendo derribar cuatro MiG-15 en operaciones nocturnas, pero resultaba demasiado rápido para enfrentarse eficazmente a los Po-2 y Yak-18 que efectuaban operaciones de hostigamiento.

Los hombres que participaron en aquel combate elogian el valor de Davis, pero algunos aseguran que este maduro y curtido piloto también estaba afectado en cierto grado por la "locura de MiG" que había contagiado a tantos otros pilotos de Sabre. Al mismo tiempo, estaban en juego las vidas de los tripulantes de los bombarderos, y pocos compañeros de Davis dudan que, si hubiese sobrevivido, habría seguido siendo el primero de los ases.

Con la pérdida de Davis, la USAF se vio privada de uno de sus mejores tácticos y de un futuro líder. Aunque a título póstumo, Davis fue el único piloto de Sabre condecorado con la Medalla de Honor en Corea. Fue uno de los dos pilotos de F-86 que cayeron durante aquel mes, a cambio de un total de 17 MiG derribados. Una de estas victorias, que se consiguió el 17 de febrero, hizo que el jefe del 335° FIS, Cte. Zane S. Amell, doblase su registro, aunque poco después fue el segundo piloto de F-86 caído en combate aquel mes. También de él se decía que había sido contagiado por la "fiebre de los MiG".

Una unidad de combate de un tipo diferente, el 319 FIS, llegó a Suwon el 1 de marzo de 1952 como segundo usuario del caza nocturno F-94B que entraba en guerra. El 319° iba a comprobar el significado del concepto de "guerra limitada", ya que sus pilotos y operadores de radar (RO) –bien adiestrados y altamente motivados– tenían la sensación de que se les enviaba al combate con las manos atadas a la espalda. En la USAF había una preocupación tan grande ante la posibilidad de perder un F-94B, junto con su secreto radar de interceptación aérea, que sería de gran interés para los soviéticos, que, excepto por ocasionales incursiones hacia el norte, el escuadrón estaba confinado a operar al sur de la línea de bombardeos.

Durante marzo de 1952 los pilotos de los F-86 de la Fuerza Aérea consiguieron 39 victorias, sufriendo sólo tres bajas.

El 1 de abril de 1952 se consiguieron victorias dobles, cuando el Capt. Iven C. Kincheloe y el Cte. William H. Wescott –ambos miembros del 25° FIS de la 51ª FIW– derribaron dos MiG cada uno. El número de ases del F-86 crecía continuamente. Entre los nuevos ases estaban Bill Whisner, jefe del 25° FIS de la 51ª FIW, que se convirtió en el séptimo as del reactor, y en el primero de su unidad, el 23 de febrero, mientras que el Col. Francis S. Gabreski se convertía en el octavo (el 1 de abril), el Capt. Robert H. Moore en el noveno (3 de abril), el Capt. Kincheloe en el décimo (6 de abril), el Capt. Robert J. Love en el undécimo (21 de abril) y el Cte. Wescott en el duodécimo as de la guerra (el 26 de abril).

El Col. Gabreski –que entonces, como hoy día, era el más destacado

El 1 de Abril de 1952, el Cte. William H. Wescott, del 25° FIS de la 51ª FIW, derribó dos MiG, ¡de ahí su gesto!. Poco después, el 26 de abril de 1952, se convirtió en el 12° as norteamericano. Wescott pilotaba un F-86E-10-NA(51-2746) al que había bautizado con el nombre *Lady Frances*, y al que el jefe de mecánicos había dado el sobrenombre de *Michigan Center*



as norteamericano vivo– consiguió su quinta victoria a bordo de un F-86E (perteneciente al 25° FIS de la 51ª FIW que Bill Wescott había bautizado con el nombre de *Lady Frances*, y al que su mecánico jefe había dado el sobrenombre de *Michigan Center*. Wescott consiguió su quinta victoria con el mismo avión. El robusto Capt. Iven C. Kincheloe, que tenía una estatura de 1m y 88 cm, con su pelo rubio plateado y la constitución de un delantero de fútbol americano, fue el primer as que consiguió todas sus victorias a los mandos del mismo reactor, el cual era mantenido en condiciones de volar por el mecánico jefe Dan Walker.



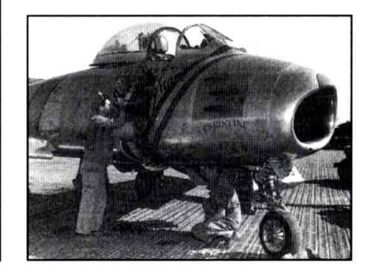
El *My Best Bett*, alias del F-86E 50-0598 fue asignado a la 51ª FIW casi al mismo tiempo que el *Aunt Myrna*. Era la montura del 2° Tte. Bernard Vise y llevaba la banda azul pintada en la cola que distinguía a los aparatos del 16° FIS, al igual que los depósitos de combustible desechables pintados en color verde oliva pardo, cuyo color indicaba que habían sido construidos en Japón (tenían unas características de separación tan diferentes de los fabricados en los Estados Unidos, que en el momento de lanzarlos en combate los pilotos tenían que saber qué tipo de depósito auxiliar llevaban).

En abril de 1952 el "tanteo" de los combates aire-aire a lo largo del río Yalu era de 44 MiG frente a cuatro F-86. En ciertas ocasiones, durante la guerra, los pilotos cruzaron la línea prohibida del río Yalu para dar caza a los MiG sobre su propio terreno, ignorando las reglas, las directrices políticas y las órdenes directas de permanecer fuera del espacio aéreo chino. Se produjeron cruces accidentales, pero en ocasiones los pilotos decidían por su cuenta pasar la frontera deliberadamente. Pero, al menos durante algunos cortos períodos, en estos combates al otro lado de la frontera participaba regularmente algo más de un solo piloto.

En la 51ª FIW, con base en Suwon, el Col. Gabreski, el Tcol. George Jones, el Col. Walker "Bud" Mahurin, el Cte. William Whisner y otros adoptaron una política de "persecución caliente", realizando lo que ellos denominaban incursiones Maple Special en Manchuria después de provocar deliberadamente situaciones que les ponían a tiro a los pilotos de MiG-15 que intentaban escapar. Estos cruces de la frontera se mantenían en secreto para el resto de los pilotos de Suwon. El Capt. Kincheloe se enteró de las operaciones Maple Special por accidente, y fue persuadido para unirse a esta cerrada fraternidad de participantes.

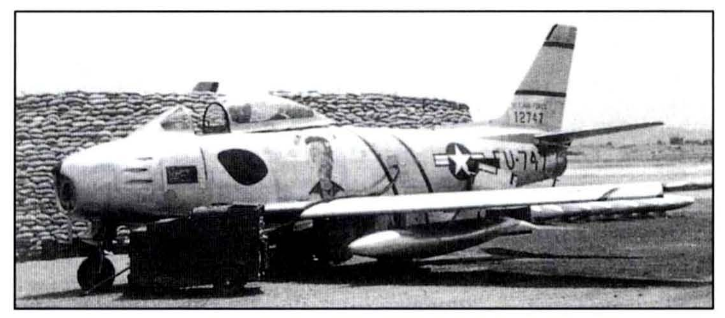
Los viajes al otro lado del Yalu eran una invitación a los problemas. Por ejemplo, el Tte. Bill Ginther regresó de una misión con una reveladora película tomada por su cámara de a bordo después de haber atacado un MiG-15 sobre Manchuria. Al intentar escapar de su perseguidor, el piloto enemigo se había lanzado en picado hacia tierra, saliendo del picado justo a tiempo de pasar sobre la pista del atestado aeródromo de Antung. La película de la cámara de Ginther, como describió más tarde Mahurin, mostraba "una fila tras otra de MiG alineados a ambos lados de la pista", de manera que parecía que el F-86 estuviese volando por debajo de los extremos superiores de las colas de los MiG. Mientras los mecánicos enemigos permanecían de pie sobre los MiG observando, Ginther derribó a su adversario y de alguna forma consiguió escapar sin ningún daño. Al regresar a la base, quemó la película después de un único y restringido pase privado.

Un mecánico intenta resolver un pequeño problema del sistema de alimentación de la cinta de munición de este F-86E con la característica banda (roja) del 25° FIS. La operatividad general de las seis Browning de este reactor, cuyo funcionamiento mecánico era excelente, queda evidenciada positivamente por la fila de 7,5 estrellas rojas pintadas bajo la cabina.



El Tte. Joe Cannon, que pilotaba Sabre F-86E en el 25° FIS, recuerda como eran los combates contra los MiG en el siguiente pasaje:

"De mis 91 misiones, la mayoría las realicé con Kinch (el Capt Kincheloe) y Gabby (el Col. Gabreski, jefe de la 51ª FIW). El 2 de abril, Kinch y yo entramos en la zona de Sinanju, no lejos del río Yalu, volando a



El *Honest John* era el F-86-10 *Sabre* (51-2747) pilotado por el as de la II Guerra Mundial Coronel Walker Bud Mahurin, que perteneció a la 51ª FIW antes de ser trasladado para asumir el mando del 4º FIG, donde pilotó este avión. El Sabre lleva también el sobrenombre de *Stud* pintado bajo los alojamientos de las armas. Mahurin decía que las grandes bandas amarillas con bordes negros eran para distinguir los aviones de la 51ª de los de la 4ª (aunque esta última unidad terminó adoptándolas también) y para elevar la moral. Se le atribuyeron 3,5 victorias aéreas contra los MiG-15, conseguidas el 6 de enero, el 17 de febrero y el 5 de marzo de 1952 (1,5).

unos 48.000 pies. Soltamos nuestros depósitos exteriores de combustible al localizar tres escuadrillas de MiG que volaban 5.000 pies por debajo de nosotros. Por suerte no estábamos produciendo estelas de vapor y no nos habían visto. Efectuamos un medio tonel y nos lanzamos en picado hacia ellos. Kinch derribó uno de ellos cuando irrumpimos en medio de la condenada formación, lo cual no fue la maniobra más inteligente que jamás habíamos realizado. Estuve tan cerca de chocar con un MiG que cuando pasaba junto a él, pude mirar a su piloto directamente al rostro y pude ver que llevaba puesto un casco de tela. Kinch dijo por radio que ahora me tocaba a mí (nos alternábamos volando uno en apoyo del otro). Hice ascender bruscamente a mi reactor y efectué un tonel. Al virar vi al avión con el que había estado a punto de chocar. Se dirigía hacia el Yalu, así que realicé una doble inversión y descendí detrás de él. Después de una ráfaga de tres segundos empezó a arder".

LA MISIÓN DE LOS SEA FURY

En la primavera de 1952, el portaaviones HMS *Ocean* llegó a Corea con el 802º Sqn. a bordo equipado con Hawker Sea Fury FB.Mk 11. Los portaaviones de la Commonwealth como el *Ocean* operaban en la costa oeste de Corea en el Mar Amarillo, separados por la península de los navíos de la Marina norteamericana que navegaban por el Mar del Japón. Los pilotos de los Sea Fury tenían que desafiar regularmente el mortífero fuego antiaéreo para atacar objetivos terrestres. Uno de ellos, el Capt. de Fragata Peter Hoagy Carmichael, recordaría depués. "Nuestra mayor preocupación eran las defensas antiaéreas. Nos mantenía preocupados durante todo el tiempo. Algunas de estas armas estaban controladas por radar, y otras utilizaban munición trazadora. Nos encontrábamos con cañones antiaéreos de calibres que iban desde los 12,70 mm hasta los 88 mm, junto con fuego masivo de fusilería y armas portátiles. La mayoría de las armas antiaéreas estaban muy bien escondidas, a veces en las casas de los pueblos, y también a veces tenían dispositivos ópticos para determinar la altura, calculadores de predicción e incluso radares. Además utilizaban objetivos falsos para tendernos trampas antiaéreas, y su disciplina de fuego era excelente".

El 26 de mayo, llegó a Pusan, Corea, un grupo de pilotos de Skyknight y personal de apoyo, a cuyo frente estaba el Col. Peter D. Lambrecht. A las pocas semanas, 14 F3D-2 se habían unido al VMF(N)-513. Poco después un oficial que pilotaba regularmente el F-86, el Tte. General Glen O. Barcus, se convirtió en el jefe de la Quinta Fuerza Aérea, a las órdenes del jefe de la FEAF Tte. General Otto P. Weyland. Durante el mes de mayo, en los combates aire-aire fueron derribados 27 MiG a cambio de la pérdida de cinco Sabre. Otros cuatro pilotos alcanzaron la categoría de ases: el Capt. Robert T. Latshaw se convirtió en el decimotercer as, y el Cte. Donald E. Adams en el decimocuarto, el Tte. James H. Kasler en el decimoquinto y el jefe de la 4ª FIW, Col. Thyng, ya a punto de dejar la unidad, en el decimosexto.

EL SABRE SUPERIOR

El Col. John W. Mitchell se hizo cargo del mando de la 51ª FIW el 13 de junio de 1952, sustituyendo a Gabreski. Mitchell era el as de la II Guerra Mundial, con 11 victorias en su haber, que había mandado el 339º FS equipado con Lightning P-38G, y que había estado al frente, el 18 de abril de 1943, de la misión de caza que acabó con la vida del Almirante japonés Isoru Yamamoto. En Corea, Mitchell estaba destinado a sumar cuatro MiG-15 a su cuenta de victorias, con lo que se convertiría en un triple as.



Esta imagen de la atareada y protegida con sacos terreros línea de vuelo de Suwon fue tomada por el as Tte Hank Buttelmann, y en ella aparecen prácticamente todos los F-86E del 25º FIS que están siendo preparados para salir a una patrulla. En primer plano está el reactor del jefe de la unidad, claramente identificado por las dos bandas en el morro, justo delante de los alojamientos de las armas, de hecho puede ser él quien está firmando los formularios de la revisión del F-86 a la altura del encastre de las alas, mientras su jefe de mecánicos mira por encima del hombro del Tcol.

El ala rígida de los últimos F-86F (que sustituía a las alas con aletas de ranura *(slats)* en el borde de ataque de los anteriores modelos de Sabre, incluidos los primeros F-86F), combinada con el empenaje de cola integral, proporcionaba al Sabre una maniobrabilidad inigualable y la posibilidad de superar el hasta entonces inalcanzable techo de servicio del MiG-15. Se adoptaron medidas para que todos los F-86F fuesen equipados con la nueva ala sólida. Esta nueva ala era también conocida como ala "6-3" porque en ella se habían sustituido las *slats* del borde de ataque por una superficie de ataque lisa y continua que se extendía hasta 15 cm en la zona del encastre del ala y 7 cm en el extremo. Para mejorar el flujo del aire sobre esta nueva ala se le añadieron unos canalizadores de flujo aerodinámico situados en la marca del 70% de la longitud del ala.

Ahora, por primera vez el Sabre tenía unas prestaciones que le permitían superar al MiG-15 a cualquier régimen. El F-86F de ala rígida podía operar a 52.000 pies, tenía una velocidad ascensional superior, un radio de viraje inferior y llegaba a alcanzar en vuelo nivelado a gran altura una velocidad que era al menos diez nudos superior que la del F-86E.

El 2º Tte. James F. Low, de la 4ª Ala, se convirtió en el 17º, y más moderno en el escalafón, as americano al conseguir derribar su quinto MiG el 15 de junio. *Dad* Low, que no era tan joven como sugería su empleo (durante la II Guerra Mundial había sido marinero raso), había salido de la escuela de vuelo sólo seis meses antes. Hizo que su inexperiencia se convirtiese en una ventaja; a diferencia de otros pilotos más experimentados que habían tenido que cambiar con la llegada de nuevas tecnologías, Low no tuvo ningún problema para aprender a utilizar el visor de puntería automático A-4 con que iban equipados los F-86E y las versiones posteriores del Sabre.

Tiempo después *Dad* Low apareció retratado como el personaje ficticio Pell en la novela escrita, bajo el seudónimo de James Salter, por

El Capt. James Horowitz, de la promoción de 1945 de West Point, derribó un MiG-15 el 4 de julio de 1952 a los mandos de un F-86E del 335º FIS de la 4ª FIW. También sabía utilizar una máquina de escribir con tanta eficacia como su Sabre. Bajo el seudónimo de James Salter, publicó una novela titulada *The Hunters* (Los Cazadores), que trataba sobre los pilotos de Sabre que combatieron en Corea.





Los ases con sus puntos: pilotos del 335º FIS de la 4ª FIW (de izquierda a derecha), James Horowitz (un MiG-15); James F. *Dad* Low (nueve MiG-15); Al Smiley; Coy Austin (dos MiG-15) y, con un puro en la boca, Phil *Casey* Colman (cuatro MiG-15, más cinco victorias en la II GM).

su compañero piloto James Horowitz titulada *The Hunters* (Los cazadores). Pell, "el malo" de la novela, es un insolente y temerario joven piloto de caza, cuyo personaje fue encarnado por Robert Wagner en la película basada en la novela. Tanto Low como Horowitz (que después cambió su nombre por Salter) reconocen que el personaje de la novela, Pell, es en realidad James F. Low.

Los "Cobras" del 39º FIS, el último escuadrón de Sabre que entró en combate en la campaña aire-aire sobre el Yalu, empezó a recibir los F-86F mejorados en julio de 1952. Los F-86F tenían también el empenaje de cola integral que tanto había mejorado la maniobrabilidad del reactor frente a los MiG, pero los primeros ejemplares también seguían teniendo los *slats* del borde ataque. El F-86 sólo superaría al MiG-15 en todos los aspectos cuando el ala con slats fuese definitivamente sustituida por el ala rígida "6-3".



El Capt Clifford D. Jolley, el 18º as norteamericano de la guerra, acabó con un total de siete victorias contra los MiG. Aquí le vemos con un casco que lleva una calavera pintada por su compañero de escuadrón Karl Dittmer, que también fue quien pintó los dibujos que decoraban tres F-86.

El 18º as norteamericano, Capt. Clifford D. Jolley, del 335º FIS de la 4ª FIW, derribó su quinto MiG el 8 de agosto de 1952 (después de haber conseguido dos victorias en un solo combate el día anterior). Al día siguiente, el Capt. de Fragata Peter *Hoagy* Carmichael, perteneciente a las Fuerzas Aéreas Navales británicas, se convirtió en el primer piloto de cazas de hélice británico que conseguía derribar un MiG-15. Estaba realizando una misión de destrucción de material ferroviario entre Manchon y Pyongyang cuando su punto le avisó que se estaban aproximando varios MiG. Carmichael ordenó virar a su escuadrilla de cuatro cazas Sea Fury efectuando una maniobra de tijera y vio dos escuadrillas de cuatro MiG cada una que se lanzaban contra él. Casi de inmediato, Carmichael estaba en rumbo de colisión con un MiG-15. Ambos abrieron fuego al mismo tiempo, pero ninguno de ellos consiguió hacer ningún impacto.

Los Sea Fury pasaron varios minutos enzarzados con los MiG y en cierto momento Carmichael vio un reactor que hacía una maniobra para retirarse del combate delante del avión pilotado por el Flt. Lt. Brian *Smoo* Ellis, un piloto de intercambio de la RAF. "El aparato enemigo puso rumbo hacia el Norte a velocidad reducida junto con algunos de los otros MiG. Entonces otros dos MiG se lanzaron de frente contra mí, pero no ocurrió nada hasta que vi a otro que estaba por debajo de mi avión, que parecía estar descendiendo muy despacio. Viré hacia él y abrí fuego acercándome hasta una distancia de 300 metros, sin dejar de disparar. Parecía que el MiG estaba listo. Daba la impresión de que planeaba por el aire. Por un instante le perdí de vista, viré y miré por encima del hombro y vi cómo el caza enemigo caía a tierra y explotaba. Durante un horrible instante creí que se trataba de uno de mis muchachos."



El victorioso Tte. Peter *Hoagy* Carmichael, del 802º Sqn, regresa al HMS *Ocean* tras su histórica salida del 9 de agosto de 1952. Más tarde admitiría que tuvo suerte de haber podido imponerse en el encuentro con el mal pilotado MiG-15.

Una rápida comprobación por radio reveló que los cuatro Sea Fury estaban perfectamente y que uno de los MiG-15 no lo estaba en absoluto. Su piloto había cometido la equivocación de intentar entablar un combate aéreo con los lentos, pero muy maniobrables, Sea Fury. Carmichael había conseguido su victoria a bordo del Sea Fury FB. MC 11 WJ232, que llevaba el código "114".

LOS SABRES DE ALAS RÍGIDAS

En agosto de 1952 se produjo el acontecimiento más importante desde que los pilotos de F-86 comenzaron la pugna para arrebatar a sus adversarios la ventaja sobre la Avenida de los MiG. Aquel mes, la 51ª FIW del Col. Mitchel realizó sus primeras misiones con tres F-86F equipados con bordes de ataque rígidos en las alas. El reactor con ala rígida "6-3" era la última evolución de un diseño que había demostrado ser una extraordinaria promesa (con el F-86A), que había sido desarrollado para mejorar la maniobrabilidad (F-86E) y que finalmente había eliminado la ventaja en altitud de que disfrutaban los MiG (con el F-86 de alas con *slats*). Los pilotos de Sabre seguían estando superados en número por sus adversarios, los MiG, pero ya no les superaban en prestaciones. Con los F-86F de ala rígida "6-3", ellos eran quienes tenían la iniciativa en el campo de batalla.

El 4 de septiembre, el Cte. *"Boots"* Blesse derribó su cuarto y quinto MiG 15 convirtiéndose en el 19º as norteamericano. Aquel día, los pilotos de los Sabre, combatiendo contra un número muy superior de cazas enemigos, consiguieron derribar 13 MiG, sufriendo cuatro bajas en un encarnizado y largo duelo en el aire. Seis días después, elementos de los Checkerboards del VMA-312 del Cuerpo de Marines, embarcados a bordo del portaaviones de escolta USS *Sicily* (CVE-118), fueron atacados por los MiG. Los capitanes Jesse G. Folmar y Walter E. Daniels fueron sorprendidos por ocho MiG-15 que les atacaron desde una altura superior y que realizaron varias pasadas de ataque disparando contra los lentos F4U-4B que intentaban escapar de la zona. Después de que uno de los MiG terminase una pasada contra los Corsair, en lugar de virar hacia un lado, el reactor comenzó a ascender directamente delante de las armas del aparato del Capt. Folmar. Inmediatamente, una ráfaga de proyectiles de cañón de 20 mm hizo que el MiG se incendiase y pocos minutos después se estrelló. Pero otro de los MiG lo vengó con una ráfaga de proyectiles de 37 mm que obligó al Capt. Folmar a saltar en paracaídas, aunque después fue rescatado y devuelto a su barco, al que llegó sano y salvo.

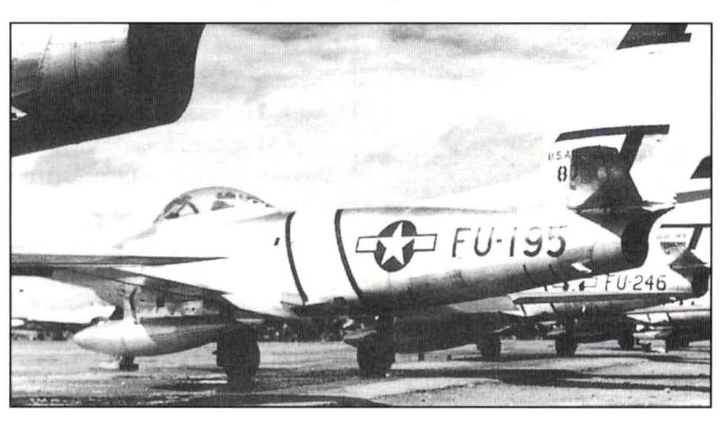
El piloto de F-86 Capt. Robinson Risner (del 3376º FIS) se convirtió en el 20º as norteamericano de la guerra al conseguir su cuarta y quinta victorias el 21 de septiembre. Durante la II Guerra Mundial había pilotado cazas en Panamá, y después en la Guardia Nacional Aérea de Oklahoma. Había conseguido ser destinado a Corea aceptando un destino como piloto de reconocimiento, y después se las arregló para ser trasladado a los F-86.



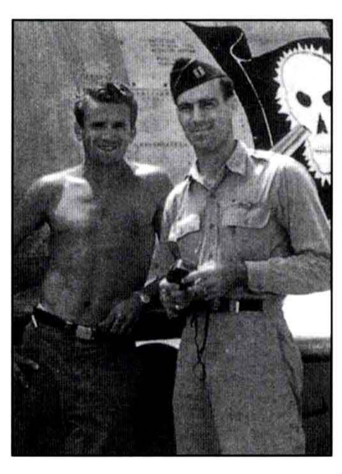
El Capt Robinson Risner (del 336º FIS) se convirtió en el 20º as norteamericano al conseguir su 4ª y 5ª victorias el 21 de septiembre de 1952. Fue uno de los tres ases de la Guerra de Corea que serían hechos prisioneros de guerra en Vietnam del Norte; los otros dos fueron James Kasler y James F. Low. Risner, que en la actualidad es General de Brigada retirado, es considerado como uno de los grandes, entre todos los pilotos de caza de la USAF.

MOTOR COHETE

En septiembre de 1952 se tomó la desafortunada decisión de equipar algunos aparatos del 335º FIS de la 4ª FIW, con base en Kimpo, con lo que algunos llamaban "nuestras seis armas secretas". Se trataba de primeros modelos de F-86F modificados con tres motores cohete interiores,



Sabre de la 4ª FIW con los distintivos que se aplicaron definitivamente a finales de 1951 o principios de 1952. El reactor que está en primer plano es uno de los primeros F-86A-5-NA (48-195)y es uno de los primeros Sabres que entraron en combate en Corea; también era uno de los últimos aparatos del modelo A que quedaban en la plantilla del Ala.



El As de caza Jolley y su fiel jefe de mecánicos Sgto. Ernie Balasz posan delante de "su" F-86E-10-NA, el cual luce más ejemplos de la creatividad artística de Karl Dittmer. Este último piloto derribó dos MiG el 1 de agosto y el 9 de septiembre de 1952, mientras que la totalidad de las siete victorias de Jolley fueron conseguidas en un solo turno de servició con los *Chiefs* del 335° FIS.

basados en las bombonas JATO (despegue asistido por propulsión cohete) utilizadas para ayudar a despegar a los aviones muy cargados. Los cohetes podían dispararse simultáneamente o de forma sucesiva.

Como uno de los pilotos recuerda: "Tres de aquellos aviones (F-86F con motor cohete auxiliar) tenían *slats* como nuestros F-86A y E, mientras que los otros tres tenían bordes de ataque rígidos en las alas, como los de los F-86F más avanzados".

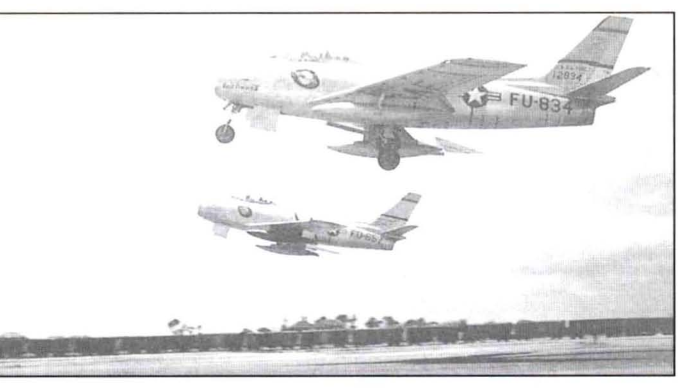
"El Capt. Clifford Jolley decidió que los emplearíamos en parejas de aviones con la misma configuración de alas, en lugar de mezclarlos en una escuadrilla. Nuestras pruebas también demostraron que el JATO resultaba más eficaz cuando todos los cohetes se disparaban al mismo tiempo".

"Realicé tres misiones con los 'F' durante el mes de septiembre y mis impresiones sobre él fueron variadas. A gran altura, el avión no se mantenía estable, pero insistía en ganar altura durante varios segundos, y después la perdía. A pesar de que lo intentaba una y otra vez, no podía evitar que el maldito cacharro se comportase así. Sólo los empleábamos en parejas, alternando el puesto de líder, ya que los motores cohete de propulsión adicional parecían estar siempre desfasados el uno con respecto al otro. En un viraje brusco, reaccionaba peor que un P-51 con un depósito de combustible auxiliar lleno en el fuselaje posterior. Lo que quiero decir es que el centro de gravedad se desplazaba y hacía falta empujar muy fuerte la palanca de mando para salir de la inevitable entrada en pérdida".

"En la parte positiva, era bueno disponer de aquellas 3.000 lb de empuje adicional cuando necesitabas acortar distancias con un MiG. Inmediatamente después de haber disparado las unidades, el avión volaba normalmente. Yo iba como número uno con Jolley poco después de que fuese derribado sobre el Mar Amarillo. Nos habían informado de la presencia de MiG muy río arriba de Antung. Llegamos a la zona, pero no vimos nada hasta que ambos estuvimos en una situación de combustible 'bingo' (palabra clave que indica que sólo queda combustible para regresar a la base). En el momento en que viramos hacia Kimpo, localicé un MiG que se dirigía hacia Antung sobre nuestra orilla del río. Avisé a Jolley por radio y me dirigí hacia él. Mencionó el poco combustible que nos quedaba, pero yo decidí atacar de tomas formas y me acerqué descendiendo a unos 2.000 pies, hasta que lo tuvimos apenas dentro del alcance de nuestras 12,70. Le alcancé con varias ráfagas, pero mi ataque había sido demasiado apresurado y me quedé sin municiones antes de darme cuenta de que estaba entrando en la distancia eficaz de empleo de mis armas. Dudo que mi presa consiguiese llegar a Antung, pero no podíamos esperar a ver qué ocurría".

"El Capt. Troy G. Cope y yo realizamos una misión en una pareja de 'armas secretas' equipadas con motores cohete. Nos indicaron que pusiésemos rumbo a Antung, y estábamos a 80 km de allí, cuando Cope se colocó detrás de un MiG y abrió fuego. Disparó su JATO y le lanzó varias ráfagas, pero vi que otra pareja de MiG se le acercaba por detrás. Estaban a punto de entrar en alcance, así que le avisé: –'Cope, llevas a una pareja acercándose por detrás. Vira en cuanto te hayas cansado de disparar a este tipo'– Entonces escuché un grito de alarma diciéndome que virase a la izquierda *ya*."

"¡Diablos!, yo estaba ya a la izquierda de Cope. Efectué un viraje brusco a la izquierda y vi a un MiG que pasaba a la altura de mi ala derecha, tan cerca que podría haberlo tocado alargando el brazo. Volví a virar para lanzarle una ráfaga. '¡No! ¡No!' me avisaron otra vez por radio. Volví a virar a la izquierda y otro MiG pasó a menos de 30 metros a mi derecha. Para entonces mi avión había entrado en pérdida por completo. Empujé la palanca de mando con todas mis fuerzas, tratando de salir de la pérdida, y entonces volví a mirar a ambos MiG que intentaban colocarse en posición de tiro y yo mientras tanto seguía en pérdida y cayendo. Después de haber virado 270° cayendo en pérdida, abandonaron. Volví a ascender y los dos estábamos volando más o menos paralelos al río, hacia la costa. Muy poco después, vi una pareja de MiG seguida por otra pareja cruzando delante de nosotros. Viré para atacar, aproximándome a ellos con un ángulo de unos 30°. Según nos íbamos acercando ¡me di cuenta de que iba en rumbo de colisión con una tercera pareja de MiG! El líder estaba a mi izquierda y un poco más arriba. Si Cope me estaba viendo podría no haberse dado cuenta de que aquella pareja estaba allí. Le llamé por radio: '¡Cope, ten cuidado con esa otra pareja!".



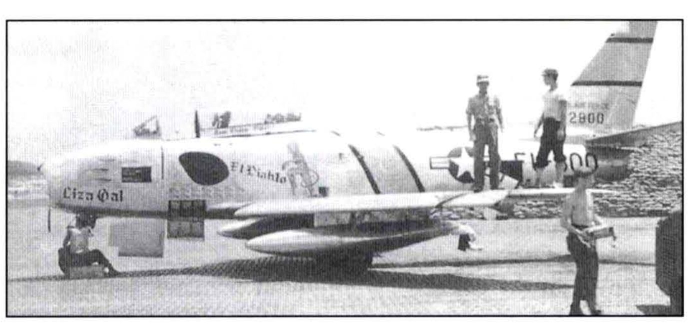
Los F-86 del 336° FIS *Rocketeers* despegan de la base de Kimpo para una misión de combate a lo largo de la Avenida de los MiG. En primer plano está el North American F-86E-10-NA *Uncle Dominick II* y detrás de él un Canadair F-86E-6-CAN, uno de los 60 cazas fabricados para la USAF en Canadá. Los Sabre del modelo E tenían una cola de movimiento integral que mejoraba su maniobrabilidad y reducía la diferencia de prestaciones con el MiG-15.

"Ahora estaba en un punto crítico, hice que mi avión ascendiese y viré a la derecha efectuando un medio tonel que me colocó directamente encima del MiG que iba en cabeza. Esto le había dejado en una mala posición. Le observé mientras empezaba a virar a la izquierda, luego a la derecha, y luego hacia un viraje cerrado a la izquierda. Viré a la izquierda y descendí. Cruzó 70 metros por delante de mí y pensé enviarle una ráfaga. Debería haberlo hecho así, porque podría haberle hecho pedazos. Pero él siguió ascendiendo y volvió a cambiar de rumbo hacia el Norte. Conseguí alcanzarle en la cola con varios disparos, y después disparé mi JATO en un intento por alcanzarle. Mientras el JATO estaba activado llame por radio: 'Cope, he disparado mi arma. ¿Me tienes a la vista?'".

"No obtuve ninguna respuesta. '¡Oh diablos! –pensé–. Ha alcanzado aquel otro MiG'. Al acercarme a la zona vi que había MiG volando a diferentes alturas. Todos estaban arremolinándose alrededor de dos columnas de humo que salían del bosque que estaba debajo".

"Empecé a hacer una pasada a gran velocidad para ver si podía identificar cuáles eran los aviones que se habían estrellado, pero lo pensé mejor. Ahora, me arrepiento de no haber corrido aquel riesgo, aunque eso no habría cambiado nada". El Capt. Cope cayó en combate y el experimento con los Sabre con motor cohete de propulsión adicional se dio por terminado.

En septiembre de 1952, se atribuyó a los pilotos de Sabre de la 4ª y 51 FIW el derribo de 61 MiG y siete victorias probables, frente a cuatro Sabres que cayeron en combates aire-aire. El Capt. Jolley recordaba que "sólo cuatro de nosotros fuimos seleccionados para pilotar aquellos aviones porque requerían un poco más de 'toque'. Eran pe-



El *Liza Gal/El Diablo* era el F-86E-10-NA (51-2800) pilotado por el Capt. Charles D. Chuck Owens del 336° FIS con base en Kimpo. Durante un intenso período de los combates en Corea, se cree que Owens infligió un duro castigo a la fuerza de MiG-15 sobre la otra orilla del Yalu –seguramente los nueve aparatos enemigos derribados representados por los símbolos de victorias pintados bajo la cabina de su 51-2800–. De hecho, a Owens, que fue ascendido a Cte. a mediados de 1952, sólo se le atribuyeron oficialmente dos MiG, derribados el 30 de abril de 1952 y el 7 de agosto de 1952.

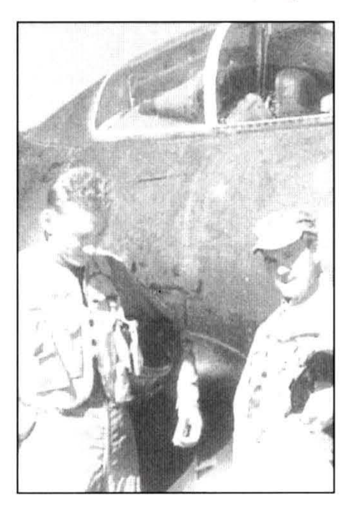
sados de cola y empezaban a encabritarse a los 35.000 pies. Con este artefacto pude alcanzar a los dos últimos MiG que derribé, pero sin él podría haber tenido el mismo éxito; a causa del 'estorbo' de la cola pesada entré en una inversión para iniciar el ataque". La configuración con motor cohete adicional se abandonó definitivamente.

Cuando, el 2 de octubre de 1952, el Col. Harrison R. Thyng regresó a los Estados Unidos después de terminar su período de 11 meses como jefe de la 4ª FIW, tenía derecho a sentirse satisfecho por haber cambiado el curso de la lucha contra los MiG-15. Thyng, el más destacado jefe de Ala de Caza de su época, que había sido as en dos guerras y un jefe dispuesto a asumir riesgos para ayudar a sus hombres, es ahora un hombre casi olvidado. Gracias, en parte, a los esfuerzos del Col. (la 4ª tenía preferencia con respecto a la 51ª en la asignación de pilotos), la 4ª Ala era probablemente, en octubre de 1952, la mejor unidad de caza de cuantas fueron jamás enviadas al combate por una Fuerza Aérea. A pesar de todo, la prensa ignoró por completo a Thyng cuando regresó a los Estados Unidos.

Durante los últimos meses de 1952, la increíble cifra de 30 MiG cayeron durante combates aéreos sin que nadie les disparase. Los pilotos de Sabre observaron una serie de entradas en barrena abruptas e incontrolables de las cuales los pilotos chinos eran incapaces de recuperarse. Cualquiera que fuese la causa de estas entradas en barrena, los pilotos de los MiG consiguieron superarla. A principios de 1953, los pilotos observaron 24 MiG-que caían en barrena y aunque cinco pilotos tuvieron que saltar o perdieron la vida, los demás consiguieron recuperar sus aparatos. Jamás se ha dado explicación alguna sobre este problema "temporal" del MiG-15.

La 4ª FIW estaba ahora mandada por el Col. James K. Johnson y la 51ª por el Col. John W. Mitchell. Los dos grupos de F-86 eran constantemente desafiados en sus combates de fintas y estocadas sobre la Avenida de los MiG.

El 2 de junio de 1952 el VMF(N)-513 consiguió por fin el éxito con su reducida fuerza de Skyknights, cuando el Cte. William Stratton, Jr. y el Sgto. Mayor Hans Hoglind derribaron un "Yak-15" durante una misión de escolta a los B-29. Esta histórica primera victoria nocturna de reactor contra reactor quedó pronto registrada en el lateral de su victorioso Skyknight.



Poco después de la medianoche del 2 de noviembre, un F3D-2 Skyknight del VMF(N)-513 pilotado por el Cte. William T. Stratton y su operador de radar, Sgto. Mayor Hans Hgolind, hicieron contacto radar con un reactor comunista al que identificaron como un Yak-15 de ala recta, aunque nunca llegó a confirmarse. La tripulación perdió el contacto y después lo estableció de nuevo. Escudriñando el cielo nocturno, Stratton localizó el brillo anaranjado del chorro de escape del reactor del Yak. Disparó tres ráfagas de disparos de cañón. La primera alcanzó el ala izquierda del Yak, la segunda y la tercera, la zona del fuselaje, y el avión enemigo se desplomó envuelto en llamas, dejando a la tripulación del Skyknight volando a través de una cortina de humo y fragmentos. Aquélla fue la primera victoria nocturna conseguida mediante un radar de interceptación aérea a bordo de un reactor. El 8 de noviembre, el Capt. O. R. Davis consiguió la primera victoria confirmada del Cuerpo de Marines en un combate de reactor contra reactor, cuando su F3D-2 derribó un MiG-15.

El Col. Royal N. Baker, jefe del 4º Grupo, se convirtió en el 21º as norteamericano de los reactores el 17 de noviembre de 1952, y acabó con una cuenta de victorias en la que figuraban los derribos de 12 MiG y un La-9. El Capt. Leonard W. *Bill* Lilley, del 334º FIS de la 4ª FIW consiguió derribar su quinto MiG el 18 de noviembre de 1952, convirtiéndose así en el 22º as, mientras que otra de las escasas dobles victorias fue conseguida dos días después, cuando el Capt. Paul. E. Jones (del 39º FIS de la 51ª FIW) consiguió derribar dos MiG en un solo combate. El 22 de noviembre, el Capt. Cecil G. Foster, de la 51ª se convertía en el as número 23.

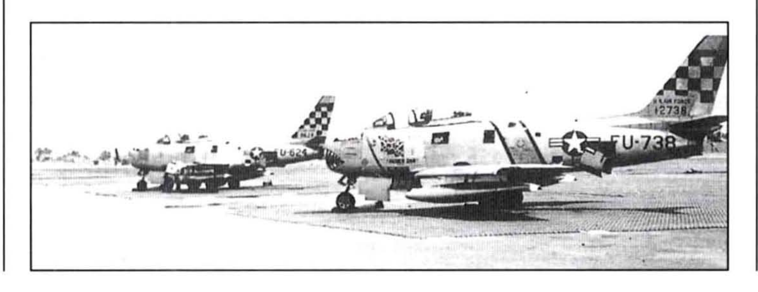


El F-86E-10-NA (51-282) del Coronel Royal N. Baker estaba profusamente adornado con su correspondiente dibujo. El jefe del 4º FIG pilotó este reactor en varias salidas en las que consiguió derribar MiG. Baker, 21º as norteamericano de la guerra, sólo llevaba una única estrella roja pintada en el avión cuando fue tomada esta fotografía a finales del verano de 1952.

El Capt. Karl Dittmer (del 335º FIS de la 4ª FIW) fue uno de los pilotos a los que les faltó muy poco para alcanzar la categoría de as, puesto que su cuenta final ascendió a tres victorias – un MiG 15 derribado el 1 de agosto de 1952 y dos más el 10 de septiembre–. Dittmer también fue el artista que pintó los nombres en su propio avión, *Betty Boops*, en el *Wham Bam* de Marty Bambrick, en el *Rosie* de Troy Cope y en el *Newark Fireball* de Hank Crescibene. En los párrafos siguientes nos describe lo que se sentía al despegar de Kimpo y poner rumbo a la Avenida de los MiG:

"Tratábamos de mantenernos alerta. La clave estaba en localizar a los 'bandidos' cuando atravesaban el Yalu. A veces nos ayudaba nuestra estación de radar de la isla de Cho-do, cuyo indicativo radio era 'Dentist'. En otras ocasiones nos sorprendían. Si alguien localizaba a los MiG y tenía tiempo, avisaba por radio para que las demás escuadrillas supiesen su situación y rumbo general. Un día, dos de nosotros nos encontramos con 50 MiG que volaban en un grupo enorme y disperso. Ascendimos en medio de ellos. Esto puede parecer una estupidez, pero el hecho de estar en inferioridad numérica nos daba una gran ventaja, yo sabía donde estaba mi punto y él sabía donde estaba yo ¡y podíamos disparar contra todo lo demás!".

"No tengo idea de cuántos MiG llegué a alcanzar con mis disparos, pero estoy seguro de que fueron varios. Finalmente vi que un MiG cruzaba por debajo y delante de mí. Hice un viraje que me dejó alineado para el ataque, aproveché mi altitud superior para colocarme en una excelente posición de tiro, y entonces apreté el disparador. No sucedió nada. Me había quedado sin munición. Además estaba muy enfadado.



En esta fotografía se ve al Sabre F-86E-10-NA (51-2738) *Father Dan* en la zona de mantenimiento de la base de retaguardia de Tsuiki, Japón, luciendo la bandera de combate confederada y los dientes de tiburón rojos y blancos bordeados en azul de la Escuadrilla Tigre, del 25º FIS de la 51ª FIW; también se distinguen tres estrellas rojas bajo la cabina. Este avión estaba asignado al Capt. Cecil. G. Foster, que se convirtió en el 23º as de caza norteamericano el 22 de noviembre de 1952.



Unos cuantos compañeros de Karl Dittmer del 335° FIS posan para una fotografía durante el otoño de 1952. Son (de izquierda a derecha), el 2° Tte. Michael E. DeArmond, que cayó prisionero después de ser derribado cuando pilotaba un F-86E bautizado con el nombre de *Eric's Reply*, que normalmente era pilotado por el oficial británico de intercambio William B. Harbison; el Tte. Billy B. Dobbs al que se le atribuía el derribo de cuatro MiG, y que después murió al estrellarse en un T-33; el Cte. Zane S. Amell, jefe del 335° FIS, que derribó dos MiG; el Tte. Boobie L. Smith que había derribado un MiG; el Capt. Philip E. Colman, que había conseguido cinco victorias durante la II Guerra Mundial y cuatro en Corea; y el 2° Tte. Coy L. Austin, que reclamó el derribo de dos MiG.

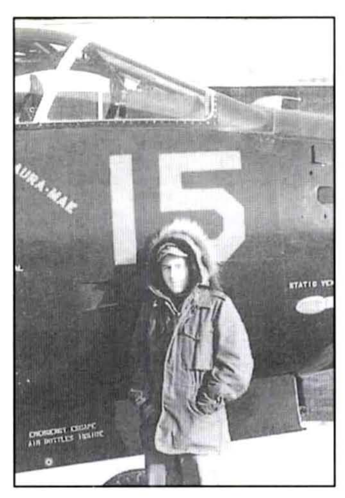
Si hubiese sido posible, habría arrancado la palanca de control y con ella le habría golpeado la cabeza al piloto del MiG. En lugar de eso, me dirigí de vuelta a la base. Pocos días después estaba de servicio en la unidad de Control Móvil, en el extremo norte de la pista de Kimpo. Por lo que recibíamos por la radio, era evidente que los nuestros se habían encontrado con los MiG; poco después las escuadrillas empezaron a llegar con los morros ennegrecidos de disparar sus seis ametralladoras de 12,70".

"El tráfico ya había terminado cuando oí la llamada de un piloto: 'Kimpo, estoy a 30 millas (48 km) volando a 15.000 pies y estoy incendiado'. 'Roger (Roger = recibido + entendido) aterrice en dirección Sur".

"En aquel momento tres Corsair de los Marines estaban rodando hacia la pista. Pulsé el botón del micrófono. 'Torre Kimpo, aparte esos F4U. Tenemos un F-86 que llega incendiado'. Los Corsair continuaron hacia la pista. Repetí mi llamada pero no hubo suerte. Siguieron hacia la pista con el líder, y el número tres a la izquierda, y el número dos a la derecha. Grité a la torre '¡Haga que esos malditos Corsairs se aparten de la pista!'. El líder abrió gases, se tomó su tiempo para comprobar ambas magnetos, después aumentó la potencia y aceleró por la pista. Mientras tanto, yo seguía haciendo señas a los Corsair para que se apartasen de allí".

"Cuando el líder había recorrido un buen trecho de pista, el número dos efectuó su comprobación de magnetos, soltó los frenos y empezó a rodar por la pista. Yo todavía estaba echando humo sobre el micrófono. El número dos acabó su comprobación de magnetos cuando el F-86 incendiado pasó como un rayo junto a él y aterrizó. El número tres, como si no hubiese pasado nada, soltó sus frenos ¡y adelantó al F-86 en su carrera de despegue!".

"Otro día, en que yo no tenía turno de vuelo, un Col. que mandaba el Grupo de la Base Aérea hizo una salida con mi F-86E. Su punto pilotaba uno de los pocos modelos F-86A que había en nuestro escuadrón. El modelo A tiene un sistema de control de vuelo convencional, mientras que todos los aviones posteriores tienen sistemas de control de vuelo de accionamiento hidráulico. El Col. localizó un MiG que volaba bastante bajo, así que él y su punto efectuaron un picado muy vertical para atacar. El Col. salió del picado un poco demasiado fuerte y perdió el conocimiento durante algunos instantes. No había duda de ello, porque el indicador que marca los G que se han aplicado al avión deja una aguja fija en la lectura más alta, y aquella indicaba 11 G. Se supone que el avión se parte a más de nueve, pero es más fuerte de lo que creían quienes lo diseñaron. En cualquier caso, el Col. echó a perder su ataque por haber perdido el conocimiento. Su punto no pudo salir del picado cuan-



Abrigado para protegerse del crudo invierno coreano, un anónimo mecánico de los Marines posa frente a "su" inmaculado F3D Skyknight del VMF(N)-513 en Kunsan a finales de 1952. Los tres equipos de radar con que iba equipado el enorme caza nocturno fabricado por Douglas hacían que este reactor requiriese un alto grado de mantenimiento por parte de los equipos de mecánicos asignados a la unidad; el sobrenombre de *Pesadillas voladoras* del VMF(N)-513 se hacía realidad con más frecuencia para el bando propio que para el enemigo.

do pretendía y terminó muy por debajo del MiG, de modo que él tampoco consiguió nada. El esfuerzo al que había estado sometido dejó pequeñas arrugas en el fuselaje, justo encima del borde de salida de las alas. ¡Después de aquello mi avión fue siempre un poco más rápido!".

"Otro día, Cliff Jolley se enzarzó en un combate aéreo, pero al darse cuenta de que estaba bajo de combustible, desistió de la lucha y puso rumbo a la base. Pero no consiguió salir de aquel apuro sin novedad. Un MiG alcanzó su aparato con un proyectil de cañón que le arrancó el auricular izquierdo del casco. Jolley no tenía suficiente combustible para llegar a la base, y tuvo que saltar sobre el mar Amarillo. Cuando estaba cerca del agua dejó caer su destrozado casco para comprobar lo cerca que estaba de la superficie. Afortunadamente, el helicóptero de rescate le recogió sano y salvo".

La noche del 10 de diciembre de 1952 en el historial del VMF(N)-513 se registró otro éxito innovador. En aquella ocasión uno de los protagonistas fue uno de los más expertos "magos" de la electrónica de los Marines, ya que se trataba de una victoria aire-aire para la que no fue necesario establecer contacto visual. El Tte. Joseph A. Corvi era un piloto de F3D que, cuando estaba en tierra, era el especialista en electrónica del escuadrón. Junto con su operador de radar, Sgto. Dan George, volaba sobre la zona de Sinanju cuando éste estableció contacto con un avión enemigo que estaba dentro de alcance. Estaba demasiado lejos para hacer contacto visual, así que las armas controladas por radar engancharon al objetivo y Corvi abrió fuego contra lo que veía en la pantalla.

"No sabíamos si habíamos conseguido derribar algo' –diría Corvi después– hasta que mi operador de radar me informó de que un ala y unos fragmentos incendiados habían pasado volando junto a nuestro avión". De este modo, Corvi se convirtió en el primer piloto que consiguió localizar, enganchar y abrir fuego mediante el uso del nuevo equipo de radar. El enemigo era un Po-2, un avión muy difícil de detectar con el radar por estar construido en parte de tela y madera. Aquella misma noche, Corvi y George consiguieron anotarse también un derribo probable.

Antes de diciembre, los norcoreanos habían empezado a emplear un segundo tipo de avión para llevar a cabo sus incursiones de hostigamiento *Bedcheck Charlie*, se trataba del Yak-18, que había sido diseñado como avión básico de entrenamiento. Aunque no era tan numeroso como el Po-2, también llegó a ser un factor a tener en cuenta en los combates nocturnos. El Yak-18 (cuyo primer vuelo había tenido lugar en 1945) era algo más fácil de adquirir por el radar que el Po-2 por tener una estructura básica totalmente metálica con un revestimiento mixto de tela y metal. Era un aparato sencillo que tenía una cabina cerrada en la que se alojaban en tándem los dos hombres que lo tripulaban, los cuales no vacilaban en abrirla para lanzar bombas de mano cuando volaban sobre objetivos tentadores (no parece que el Yak-18 tuviese soportes bajo las alas para transportar armamento). Estaba propulsado por un motor radial M-11FR de 160 Hp, y era capaz de conseguir volver locos a los tripulantes de los cazas nocturnos con su velocidad máxima de 248 km/h (154 mph). Su radio de acción de combate era de unos 500 km y era ligeramente menos robusto que el Po-2, pero, a pesar de todo, seguía constituyendo una amenaza.

Al empezar el año 1953, las fuerzas de las Naciones Unidas desplegadas en Corea se enfrentaban con una armada aérea de 1.485 aviones, entre los que se encontraban 950 MiG-15, 165 cazas de hélice, 100 bombarderos bimotores a reacción Ilyushin Il-28 y 270 aviones más de otros modelos. El Tte. General Glen O. Barcus, jefe de la Quinta Fuerza Aérea, estaba especialmente preocupado por los bombarderosIl-28, dos de los cuales habían efectuado un provocativo vuelo a lo largo del Yalu. Aquélla fue la primera y única vez que estos bombarderos fueron vistos, y nunca volvieron a aparecer.



Una imagen muy familiar en Kunsan: el ajuste de homogeneización con el radar del cañón AN/APG 26 de un F3D-2 antes de la próxima salida. En enero de 1953, el VMF(N)-513 tenía 24 reactores en el teatro de operaciones, y la capacidad para soportar la carga de mantenimiento necesaria para mantenerlos operativos era un prestigio para el Cuerpo de Marines. Las instalaciones de Kunsan eran precarias, y los caprichos del tiempo en la región eran una pesadilla para el funcionamiento de los sistemas eléctricos del reactor Douglas.

UNA VICTORIA DEL SKYNIGHT

La Fuerza de F3D-2 Skyknight en Corea había aumentado a 24 aviones a principios de 1953 –ahora los Marines podían prestar una verdadera ayuda cuando salían en dirección Norte por la noche para escoltar a los B-29–. El corpulento Skyknight había sido diseñado como caza nocturno embarcado, aunque nunca entró en acción despegando de la cubierta de los portaaviones. El F3D-1 había realizado su primer vuelo durante la época de posguerra (el 23 de marzo de 1948) y estaba propulsado por dos turborreactores Westinghouse J34-WE-24 de 3.000 lb (13,35 kN) de empuje, montados en los bordes inferiores del fuselaje delantero, bajo los encastres de sus alas rectas. El piloto y el observador de radar se sentaban el uno junto al otro en su cabina. La versión F3D-1, cuando se introdujo en Corea, tenía un peso bruto de 12.179 kg, lo que hacía que se quedase corto de potencia incluso con dos motores, y estaba armado con cuatro cañones de 20 mm. Al F3D-1 se le atribuía una velocidad máxima de 909 km/h (565 mph) a 20.000 pies. La versión F3D-2 introdujo mejoras en el motor y en el radar de interceptación aérea y, aunque tenía un aspecto grande y brutal, era eficaz como caza nocturno.

El 12 de enero de 1953, el Cte. Jack Dunn del VMF(N)-513 pilotaba uno de los Skyknight de color negro opaco junto con su operador de radar, Sgto. Mayor Lawrence Fortin, cuando entraron en combate con los MiG-15 cerca de Sinanju. Así recuerda Dunn aquella noche:

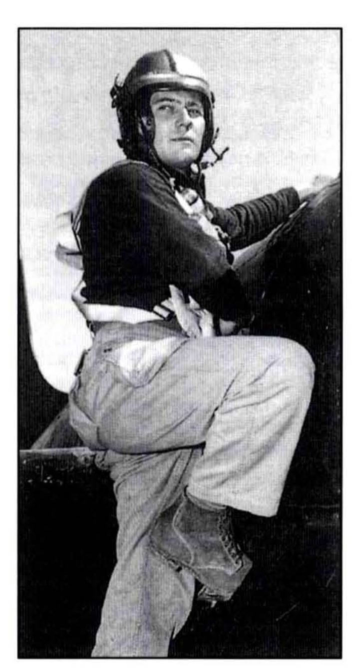
"Estaba oscuro como boca de lobo y de pronto nos encontramos en medio del jaleo. Los MiG estaban por todas partes. Intentaron hacer que nos separásemos de la oleada de bombarderos volando hasta justo el extremo de las formaciones y después virando rápidamente en dirección al Yalu. Nos mantuvimos junto a los B-29 que consiguieron bombardear sus objetivos en Sinanju sin incidentes".

"Después de que los bombarderos pusieron rumbo de regreso hacia el Sur, nuestros F3D se quedaron en la zona, y nuestro control terrestre nos dirigió en varias direcciones en las que se había detectado actividad de 'bandidos'. De pronto un avión apareció delante de nosotros con las luces de las alas encendidas. Mi operador de radar le tenía en pantalla y empezó a darme vectores para seguirle, mientras al mismo tiempo yo hablaba por radio con nuestro control terrestre de Cho-do

Todo el duro trabajo realizado en tierra mereció la pena cuando una tripulación de Skyknight consiguió infligir daño al enemigo. El 12 de enero de 1953, el Cte. Jack Dunn y el Sgto. Mayor Lawrence Fortin fueron quienes lo consiguieron al derribar un MiG-15 cerca de Sinanju. El caza comunista era uno de los que trataron de interceptar una formación de B-29 que se dirigía hacia Corea del Norte. Aquí se ve al Cte. Dunn luciendo su DFC (Cruz de Vuelo distinguido), que le fue concedida tras conseguir su victoria aérea.



informando de lo que veíamos. Me contestaron diciendo que no había aviones amigos en la zona y que podíamos darle caza. Tardé casi cinco minutos en conseguir engancharle, y según nos ibamos acercando a él me pareció extraño que un F3D pudiese acortar distancias con un MiG que era mucho más rápido. Por esa razón, yo sólo podía imaginar que el piloto trataba de jugar con nosotros permitiéndome acercarme lo bastante para poder seguirle, pero sin llegar a ponerse a distancia de tiro. El control terrestre de Cho-do me dijo que ahora estábamos directamente sobre el anterior objetivo del bombardeo de Sinanju. El caza enemigo comenzó a virar a la izquierda, con las luces de sus alas todavía encendidas. En ese momento se encendieron unos seis focos reflectores de búsqueda en tierra y nos sorprendieron de lado. Era como si de pronto hubiese salido el sol dejándonos ciegos por un instante. Las piezas antiaéreas abrieron fuego y sus disparos nos hicieron dar algunas sacudidas, pero tuvimos la suerte de evitar ser alcanzados. Pude seguir virando, cada vez más dentro del radio de viraje del MiG, lo cual era una cualidad en la que nuestro caza superaba a nuestro más veloz enemigo".



La sexta y última victoria del Skyknight en Corea correspondió, de forma bastante adecuada, al último jefe del VMF(N)-513 durante la guerra, Tcol. Robert. F. Conley. En aquella ocasión también protegía a los B-29 de los ataques de los MiG-15 cuando reclamó el derribo de uno de los cazas rusos.

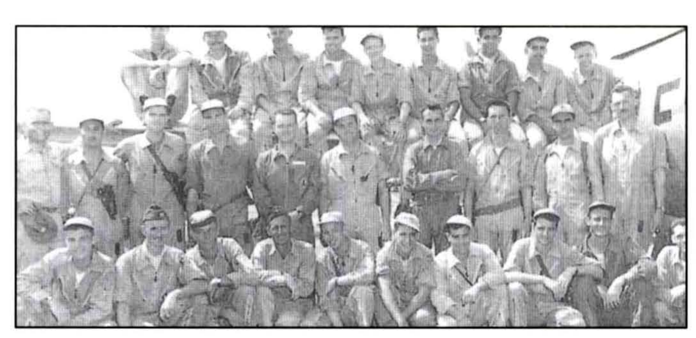
"Cuando por fin le tuvimos dentro de alcance, le lancé tres ráfagas, pero aparentemente no sucedió nada. De pronto empezó a descender en picado conmigo pegado a su cola. Le envié un par de ráfagas más mientras seguíamos descendiendo. Ahora salían llamas del MiG y le seguimos hasta que chocó contra el suelo con una gran explosión. Ahora recuerdo que cuando pasamos a través de los reflectores, el piloto del MiG apagó sus luces y supongo que en aquel momento aceleró, efectuó un viraje de 180º y se dirigió hacia nuestro avión, al mismo tiempo que encendía otra vez las luces. Pasamos a través de los reflectores tres veces, y a la cuarta le cazamos".

Dunn había conseguido la cuarta victoria del Skyknight contra el MiG, pero eso no impidió que los pilotos enemigos realizasen agresivos intentos de derribar de noche a los B-29. El 28 de enero, el F3D-2 del Capt. James R. Weaver derribó otro MiG, y tres días después, el Tcol. Robert F. Conley consiguió la sexta y última victoria del Skyknight de la guerra. Acababa de hacerse cargo del mando del VMF(N)-513 relevando al Tcol Hutchinson, y su MiG también contó como la décima y última victoria aérea de todos los cazas nocturnos del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos.

El 17 de enero de 1953 otro piloto de Skyknight del VMF(N)-513, el Capt. George Kross, se enfrentó a un MiG en un duelo que puso a prueba el límite de la resistencia estructural del Skyknight y le situó en el punto de mira de los visores de sus adversarios. Así lo recuerda Kross: "Mi operador de radar, Sgto. Mayor J. A Piekutowski, y yo volábamos por encima de los B-29 que bombardeaban objetivos muy próximos al río Yalu. Mi radar de alerta de cola se averió precisamente en el momento en que nuestro control terrestre nos envió un mensaje de 'cabezas arriba' al detectar varios MiG volando a gran velocidad que estaban en las proximidades de la formación de bombarderos".

"Nuestro F3D estaba encima de la formación volando a 30.000 pies. De pronto sentí que el avión era alcanzado por disparos de cañón. Efectué una inversión, con ambos aceleradores a todo gas, y al cabo de pocos segundos conseguí introducirme entre unas nubes a 20.000 pies volando en con-

diciones IFR (reglas de vuelo instrumental), en un picado vertical. Cuando empecé a reducir velocidad para salir del picado ¡me encontré con que mi timón de profundidad no respondía! Podía mover la palanca de control hacia delante y hacia atrás, pero no sucedía nada. Mi primer pensamiento fue que los disparos de cañón del MiG habían cortado los cables de control. También vi que el indicador de velocidad estaba muy por encima de la marca roja del límite de velocidad. El avión alcanzó unos 1.206 km/h (750 mph), o Mach 1,0. ¡Aquella velocidad era por lo menos 241 km/h superior a la que se suponía que debía volar el corpulento Skyknight!".



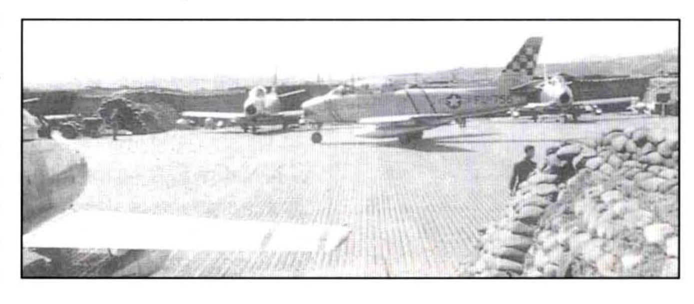
El 8° FBS *Black Sheep* (Oveja Negra), equipado con F-84, de la 49ª FBW (mandada por el Coronel John B. Holt) posa para una fotografía de grupo en la cual está el alumno de la promoción de 1949 de West Point, Tte. Dolphin D. Overton III (en la segunda fila a la derecha), que realizó 102 misiones con el Thunderjet antes de pasarse al F-86 con el que completó otras 48. El 24 de enero de 1953, después de pasar a un escuadrón de Sabre (el 16° FIS de la 51ª FIW, mandado por el Tcol. Edwin Heller), Dolph Overton se convirtió en el 24° as norteamericano de la guerra de Corea.

"Mi avión había sobrepasado su límite de Mach y la onda de choque anulaba las superficies de control de la cola. Cerré gases de nuevo, dejando la palanca en la posición de normal y saqué los aerofrenos. Esto produjo una intensa turbulencia longitudinal al abrirse, cerrarse y volverse a abrir por completo de nuevo los aerofrenos. Al descender la velocidad, recuperé el control del timón de profundidad. Efectué varias maniobras ascendentes para perder velocidad tratando de completar mi recuperación y por fin conseguí volver a vuelo nivelado debajo de las nubes cuando estaba ya sobre el Mar Amarillo. La velocidad que indicaban mis instrumentos era de unos 400 nudos con el mando de gases en posición normal y los frenos de picado todavía totalmente abiertos. Cuando llegamos a una zona con mejores condiciones meteorológicas, ascendí a 10.000 pies y me mantuve a baja velocidad probando el tren de aterrizaje y los flaps, efectuando una maniobra ascendente para reducir velocidad para asegurarme de que podría controlar el aparato en la maniobra de aterrizaje al llegar a Kunsan".

Kross llevó el F3D hasta la base con varios orificios de cañón en la cola y un impacto entre los dos motores que había atravesado 19 largueros del fuselaje hasta chocar con la puerta de la escotilla de escape situada entre el piloto y el operador de radar. Por si esto no era bastante grave, es muy poco probable que ninguno de los dos hombres hubiese podido utilizar los asientos de eyección hacia abajo del reactor si hubiese tenido que salir, y por pocos centímetros el proyectil no había destruido un motor, lo cual habría resultado fatal. Aquel duro encuentro dio a conocer a los Altos Mandos Aliados lo que ya sabían los aviadores del Cuerpo de Marines: algunos MiG-15 nocturnos estaban equipados con radares de interceptación aérea.

El 24 de enero, los capitanes Dolphin D. Overton III y Harold E. Fischer, Jr, ambos de la 51ª FIW, se convirtieron en el 24° y 25° ases norteamericanos de los reactores. Fischer pertenecía a la 39° FIS del Ala y ya había realizado un turno de servicio pilotando F-80 antes de volar en el Sabre. Su F-86 era el *Paper Tiger*, un flamante F-86F-10-NA (51-12958) que ya había sido modificado con la nueva ala rígida

Aunque no es la foto de mejor calidad de cuantas se tomaron en Corea, esta imagen es crucial para la historia de los ases del conflicto, ya que en ella aparece uno de los dos F-86E *Hell-er Bust* que pilotaba el legendario Tcol. Edwin Heller, jefe del infame 16° FIS de la 51ª FIW.



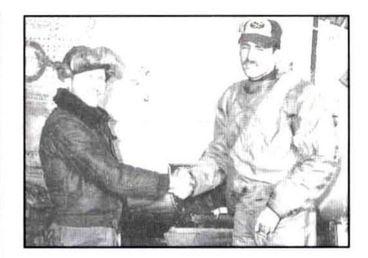
"6-3" en lugar del ala con *slats* en el borde de ataque con la que había sido construido originalmente.

Overton estaba en el 16º FIS y era el piloto de un F-86 bautizado con el nombre de *Dolph's Devil* (en el lado derecho del reactor, su jefe de mecánicos, soldado de 2ª Clase, Wilbur Corton, había añadido un segundo nombre: *Angel in Disguise*). Overton, al igual que Fisher, alcanzó la categoría de as después de haber completado un turno de servicio en los cazabombarderos –había realizado 102 misiones de combate con los F-84, seguidas por 48 con el F-86–. Su primera victoria la consiguió en su misión número 144. Durante sus últimas cuatro salidas en el Sabre, que entonces fueron calificadas como "la racha más intensa en la historia de los combates de aviones a reacción", Overton acumuló cinco victorias en el plazo más breve registrado hasta entonces.

El jefe de escuadrón de Overton era aquel agresivo líder de caza, el Tcol. Heller, que pilotaba al menos dos F-86 diferentes bautizados con el nombre de *Hell-er Bust* –casi una década antes, su P-51B había sido bautizado con el mismo nombre–. Los pilotos del 16º FIS de Heller cruzaban regularmente el Yalu y atacaban a los MiG dentro de Manchuria. Esto constituía una violación de las reglas de enfrentamiento, pero también era una práctica tolerada, todo el mundo lo hacía. "Después de cada salida volvían con los cañones de armas ennegrecidos –recuerda un oficial–. Eso significaba que cada vez que salían disparaban contra MiG; y eso no podía ser a menos que hubiesen estado al otro lado de la frontera".

Otros miembros de la 51ª FIW recuerdan haber visto películas en las que se veía el derribo de un MiG conseguido durante este período. "El MiG tenía el tren de aterrizaje bajado y podía apreciarse que estaba en la fase final de la aproximación para aterrizar en la pista principal de Antung. Los proyectiles de 12,70 mm le cortaron el ala derecha, que cayó dando vueltas en el aire, con la rueda del tren aterrizaje claramente visible". Un tercer oficial del Ala recuerda que: "En aquellos días todos estaban locos por derribar MiG. Estaban dispuestos a correr riesgos y a forzar las reglas". Este comentario hacía referencia no a toda la 51ª FIW, sino concretamente a su 16º FIS.

En una de aquellas misiones en las que los pilotos se adentraban mucho en Manchuria –la fecha exacta es objeto de controversia– Overton derribo dos MiG más (que hacían su 6º y 7º), aunque nunca se le atribuyó oficialmente su destrucción. Durante aquella misma salida Heller fue derribado. Una ráfaga de disparos de cañón bien apuntada procedente de un MiG-15 le alcanzó en el brazo derecho, partió su palanca de control e inutilizó el asiento eyectable. Después de caer en picado fuera de control desde 40.000 pies (12.384 m), cuando Heller estaba ya a baja altura vio un orificio de 20 cm que un proyectil había producido en la cúpula de su avión. Salió a través de él y pudo ver el estabilizador horizontal de su Sabre mientras caía. Su paracaídas se abrió justo a tiempo. Un oficial recuerda que al regresar a la base se habló de enviar una misión de Patrulla Aérea de Rescate



La imagen de este apretón de manos está fechado el 24 de enero de 1953, y en ella aparece el Capt. Overton III (a la derecha) del 16º FIS de la 51ª FIW estrechando la mano a su jefe de mecánicos, soldado de segunda Wilbur Cothron, después de que el piloto derribase su quinto MiG-15.



Al igual que el Coronel Thyng, su predecesor como jefe de la 4ª FIW, el Coronel James K. Johnson es uno de los grandes jefes de unidad de caza norteamericanos que nunca llegó a ser debidamente reconocido. Este grupo de dobles ases representa 54 MiG-15 derribados en combate sobre río Yalu. Son de izquierda a derecha: el Capt. Lonnie Moore 810 MiGs); el Tcol. Vermont Garrisón(10); el jefe de Ala Johnson 810), el Capt. Ralph Parr (nueve MiGs y un Il-2), y el Cte. James Jabara (15 MiGs). Detrás de ellos está el Sabre F-86F de Johnson, que a pesar de lucir las marcas de nueve de las diez victorias conseguidas por su piloto, sólo fue el utilizado para derribar una pequeña parte de ese total.

en Combate: "Echamos un vistazo al mapa y vimos dónde había caído. Estaba a 241 km al norte del Yalu, así que no hubo ningún intento de rescatarle".

La sexta y séptima victorias de Overton y la caída de Heller –que habían tenido lugar al norte de la frontera prohibida– fueron presenciadas por oficiales comunistas que estaban negociando una tregua a bordo de un tren en las proximidades. Atónitos, los diplomáticos de Europa del Este vieron cómo el paracaídas de Heller descendía a tierra. Fue sometido a horribles malos tratos por sus captores chinos, que intentaron hacerle "confesar" no sólo que había cruzado la frontera, sino que lo había hecho siguiendo órdenes expresas de sus superiores.

Entre éstos estaba el jefe de la 51ª FIW (y as), Col. John W. Mitchell, que se enteró de las violaciones de la frontera y, como recuerda un oficial, "tuvo el ataque de furia más grande que yo haya visto jamás en un Coronel". Mitchell supo que sus hombres, todos ellos cualificados jefes de escuadrilla, habían estado haciendo incursiones en el Norte en escuadrillas de cuatro aviones. Un soldado recuerda: "Se armó una buena. El día después de que Heller fuese derribado, el General Barcus, jefe de la Quinta Fuerza Aérea, llegó a Suwon en un L-5 para hablar con Mitchell y desatar el infierno". Mitchell y Barcus hicieron algunos cambios inmediatos en el personal, pero, como suele suceder en estos casos, también buscaron un cabeza de turco. En este caso fue el relativamente moderno Capt. Dolph D. Overton III, que se había graduado en West Point en 1949, realizado 150 misiones con los F-84 y los F-86 y derribado siete MiG, y que simplemente había seguido las órdenes rutinarias de cada día como todos los demás cuando entró en el espacio aéreo chino con Heller. El Coronel Mitchell decidió que fuese otro oficial, el Jefe de Grupo Col. Brooks, quien informase a Overton de que se le iba a retirar la consideración de as y que se le iba a trasladar inmediatamente fuera de Corea.

El intento de descalificar a Overton como as fue rechazado por el Mando Superior, pero sus últimas victorias nunca fueron aprobadas y Overton acabó abandonando las Fuerzas Aéreas. Overton, hombre de agudo ingenio y magnífico carácter, es incapaz de albergar rencor alguno, pero cuando Heller y él se encontraron por primera vez después de 41 años y tuvieron ocasión de hablar de aquellos sucesos, pudieron saber, por otros, lo que allí ocurrió; ninguno de ellos se encontraba en Suwon cuando el Col. Mitchell "retiró del servicio" durante varios días al 16º FIS y leyó la cartilla a sus pilotos.

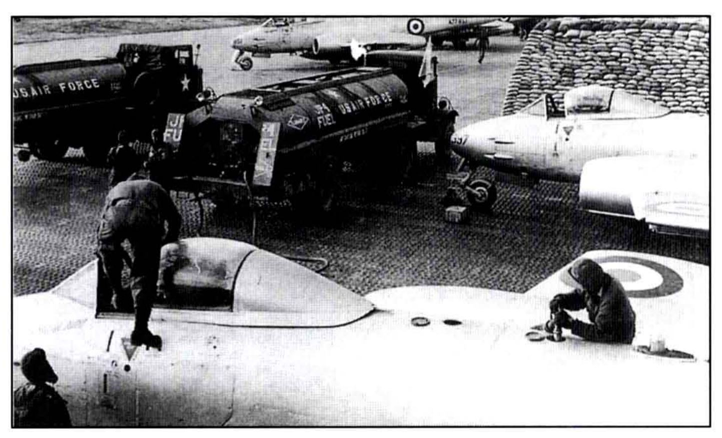
Antes de la reorganización, el Capt. Cecil G. Foster, también del 16º FIS de Heller, consiguió otra doble victoria al derribar dos MiG-15 el 24 de enero de 1953. Irónicamente, los éxitos conseguidos en los combates aéreos del mes de enero contra los MiG, incluyendo los que tuvieron lugar al norte de la frontera prohibida, casi con toda seguridad ayudaron a romper el estancamiento al que habían llegado las conversaciones sobre el armisticio.

El 30 de enero se produjo una es-

En el 77º Sqn, al mismo tiempo que el Sgto. George Hale, estuvo el Flt. Lt. *Willie* Williamson, uno de los varios oficiales de intercambio de la RAF asignados a la unidad durante los últimos meses de la Guerra. Aquí vemos al que más adelante se convertiría en el Mariscal del Aire Sir Keith Williamson, subiendo a la cabina de su F.8, *No Sweat!*, en la base de Kimpo en octubre de 1953.



Una vista de la ajetreada base de Kimpo en la primavera de 1953 en la que la mayor parte de los Meteor F.8 del 77º Sqn están siendo repostados antes de sus próximas salidas de ataque a tierra. Estacionado en la cabecera de la pista detrás de los camiones cisterna está el A77-851, más conocido como el *'Hallestorm'* del Sgto. George Hale. Este reactor fue el que utilizó para derribar el cuarto, y último, MiG derribado por la unidad durante la guerra, el 27 de marzo de 1953.

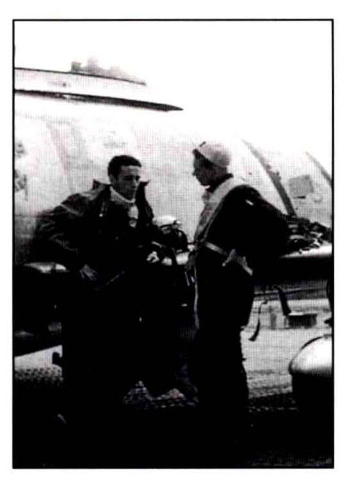


pecie de suceso tardío, cuando el Tte. Raymond J. Kinsey, de la 4ª FIW, derribó el primer bombardero Tu-2 que se había localizado en más de un año. Aquel día, el Tte. Joseph M. McConnell, Jr. derribó un MiG, y al día siguiente abatió otro más. El 31 de enero, el piloto de F-94B Capt. Ben Fithian con su operador de radar, Tte. Sam Lyons, consiguió la primera victoria oficial atribuida al 319º FIS. Se cree que su presa fue un La-9, pero en los registros oficiales figura simplemente como "un avión de hélice".

Así lo recuerda Fithian: "Hacía una noche fría y clara en K-13 (la base aérea de Suwon). Mi operador de radar, Sam Lyons, y yo estábamos en situación de alerta haciendo el número tres en el orden de *scramble*. Por los servicios de inteligencia sabíamos que había intensa actividad aérea enemiga sobre Corea del Norte. Entonces la torre de control de K-13 pidió que uno de nuestros aparatos despegase para guiar a un F-80 para que pudiese aterrizar. El reactor, un aparato de la 8ª FBW, había perdido su anemómetro. Nos encargaron esta tarea a nosotros. Después de despegar tardamos unos 15 minutos en localizar, contactar y ayudar al F-80 a llegar a la base. Teníamos demasiado peso de combustible para aterrizar, así que cambiamos a una frecuencia táctica y solicitamos un vector para dirigirnos a Corea del Norte. Como uno de nuestros reactores de patrulla cerca de la isla de Cho-do tenía problemas con su radar, aceptaron nuestra petición". Para aquel entonces, las FEAF habían reducido ya las limitaciones para que los F-94B con su secreto radar de interceptación aérea APC-33 operasen sobre territorio enemigo".

"Mientras nos dirigíamos hacia allí –continúa Fithian– oí que el F-94B que estaba delante de nosotros transmitía el mensaje en clave 'no joy', que significaba que no podía establecer contacto radar. De hecho, el piloto se quejaba de que creía que Cho-do les estaba dirigiendo hacia unas rocas que sobresalían de la superficie del mar. Cuando llegamos a unos 80 km de la zona donde se había detectado la actividad, Cho-do liberó al otro F-94B para que regresara a K-13 asumiendo el control sobre nosotros. Estábamos a unos 25.000 pies cuando el controlador empezó a darnos distancia y dirección a un 'duende'. Estaba a unos 48 km a las nueve en punto. Nos ordenó descender a 5.000 pies y realizar una serie de virajes. Terminamos a 5.000 pies volando hacia el Sureste, de 10 a 15 millas al oeste de Pyongyang, la capital de Corea del Norte. Estábamos unos 10 km por detrás del aparato enemigo, que volaba a una velocidad de unos 130 nudos. Continuamos detrás del 'duende' y seguimos descendiendo estableciendo contacto radar por primera vez cuando estábamos a unos 8 km".

"Para aprovechar al máximo la ventaja de nuestro sistema de dirección de tiro controlado por radar, descendimos hasta la altura de los árboles. Era una noche de luna llena y podíamos ver el suelo debajo de nosotros, pero no veíamos nada hacia delante. En cierto momento, miré hacia fuera y vi que estábamos muy cerca de unos árboles que parecían grandes álamos o sicomoros, así que ascendí un poco. Supuse que el piloto enemigo probablemente conocería bien el terreno y si era capaz de volar por allí, nosotros también. Además el premio de conseguir la 'primera victoria' con el F-94B hacía que mereciese la pena arriesgarse. Establecimos contacto radar a unos ocho km y redujimos la velocidad a 130 nudos. Con los aerofrenos abiertos –después de haber enganchado al duende–



Los capitanes Joseph McConnell y Harold Fischer posan delante del primer aparato con el nombre de *Beautious Butch* (F-86E 51-2753) asignado al primero de ellos, en la base de Suwon a principios de 1953. Ambos pertenecían al 39º FIS de la 51ª FIW. McConnell sería más tarde derribado y rescatado del Mar Amarillo, antes de convertirse en el principal as americano de la guerra de Corea con sus 16 victorias. Hal Fischer pilotaba un F-86F-10-NA bautizado con el nombre de *Paper Tiger*, y había conseguido 10 victorias aéreas antes de ser derribado y caer prisionero al norte del río Yalu.

empezamos a acercarnos y a ascender ligeramente ya que el objetivo volaba en realidad a una altitud de unos 1.200 pies".

"Empecé a disparar hacia donde indicaba el radar. Disparé una ráfaga larga, pero no vi que se produjese ningún resultado. Seguí acercándome y volví a disparar. Todavía no vi ningún impacto. Estábamos a unos 300 m por detrás del objetivo y moví la palanca de mando describiendo un círculo de unos 10 cm y vi algunos destellos. Íbamos armados con proyectiles perforantes incendiarios que producían un destello al hacer impacto. Tan pronto como vi muchos destellos, mantuve firme la palanca y continué disparando. El avión enemigo estalló en llamas y empezó a caer. Se estrelló con la cabina cerrada".

"Transmitimos el mensaje 'splash one' para informar que habíamos derribado a nuestra presa y Cho-do nos transmitió un vector hacia otro duende que estaba a unos 12 km. Estábamos bajos de combustible a causa de la escolta al F-80 que habíamos hecho al principio del vuelo. Nuestra altitud era todavía muy baja y recibimos algunos disparos de armas automáticas. Al ascender para alejarnos de ellas, mi operador de radar dijo que había fuego en la parte de atrás de la cabina. Al principio pensé que habíamos sido alcanzados por los disparos procedentes de tierra, pero resultó ser un cortocircuito eléctrico que se apagó cuando desconectamos la luz de la parte posterior de la cabina".

"Cuando llegamos sobre K-13, hicimos una pasada en tonel y aterrizamos. En la alambrada de la pista estaban casi todos los miembros del 319 para recibirnos. Cuando apagamos el motor, todos se pusieron a aplaudir. Después de aquella noche, pasarían varios meses hasta que los norcoreanos volviesen a volar de noche o, al menos, que fueran detectados de noche por el radar de la isla de Cho-do. Cuando entraron otra vez en actividad, una joven y valiente tripulación de mi escuadrilla, los Ttes. Wilcox y Goldberg, aparentemente derribaron un aparato enemigo sobre el mar y después, o bien se estrellaron contra la superficie del mar o chocaron con el avión enemigo. Transmitieron la palabra 'splash', y aquello fue lo último que se supo de ellos".

El 16 de febrero, el Tte. Joseph M McConnell, Jr., del 39º FIS de la 51ª FIW derribó su quinto MiG. Debido al retraso en la confirmación de la victoria, se convirtió en el 27º as de la guerra. El Capt. Manuel J. *Pete* Fernández Jr. del 334º FIS de la 4ª FIW fue reconocido como el 26º as al conseguir su quinta y sexta victorias el 18 de febrero. El registro del Tcol. Royal N. Baker, con sus 13 victorias, le situaba en aquel momento como el mayor as superviviente del conflicto.

El 27 de marzo, el Cte. James P. Hagerstrom incendió dos MiG-15. Su cuenta final de victorias llegaría a ser de 8,5. Aunque sus dos primeras victorias las consiguió estando encuadrado en el 334º FIS de la 4ª FIW, Hagestrom reclamó las demás pilotando los nuevos Sabre F-86F con el 67º FBS del 18º FBG, que se había transformado al nuevo reactor aquel mismo mes. Hagerstrom fue el único as del 18º FBW. El 28 de marzo, el Col. James K. Johnson, jefe de la 4ª FIW, derribó dos MiGs convirtiéndose en el 29º as norteamericano en Corea, también tenía en su haber una victoria de la II Guerra Mundial. Al día siguiente, el Tcol. George L. Jones , jefe del 4º FIG, se convirtió el 30º as. También en marzo Fernández dio buena cuenta de cuatro MiG-15, rematando su frenesí combativo con dos victorias en un solo día.

El Capt. Manuel J. *Pete* Fernández Jr. con el pichón con alas (que después se convertiría en un águila) emblema del 334º FIS, sujetando un cartel donde se anuncian sus victorias aéreas conseguidas hasta la fecha en que fue tomada esta fotografía. "MiGs HAVA YES" es una versión de la estructura gramatical del idioma coreano utilizada por los soldados, que simplemente quiere decir "Tenemos MiGs". La cuenta final de victorias de Fernández ascendió a 14,5.



EL ÚLTIMO ACTO DEL METEOR

El mismo día en que el Cte. Hagerstrom abría su cuenta de victorias, el 77º Sqn cerraba la suya con el cuarto, y último, derribo de MiG confirmado conseguido por el Meteor. El reactor enemigo cayó ante las armas del Sgto. George Hale, que pilotaba "su" F.8, A77-851, que llevaba el nombre de *Halestorm* (la parte delantera del fuselaje de este reactor se exhibe en la actualidad en un museo de Australia). Formaba parte de una sección de cuatro aviones (al modo del jefe de la unidad, Sqn. Ldr. J. Hubble) enviada a atacar instalaciones enemigas situadas a lo largo de la carretera Pyongyang-Singosan.

Al llegar al cruce de Namch'onjom, la formación se dividió, y Hale junto con su punto, Sgto. Irlam, se dirigió hacia el Sur. Volando en formación de Ala a baja altura, al poco tiempo localizaron dos RF-80 que estaban siendo perseguidos por una pareja de MiG-15. Inmediatamente, Hale soltó su depósito auxiliar de combustible ventral y efectuó un brusco viraje hacia el enemigo. Su avión tenía todavía dos Cohetes Aéreos de Alta Velocidad (HVAR) sujetos a los pilones, así que los disparó contra los MiG (pasaron entre los dos reactores, que inmediatamente se separaron virando a izquierda y derecha).

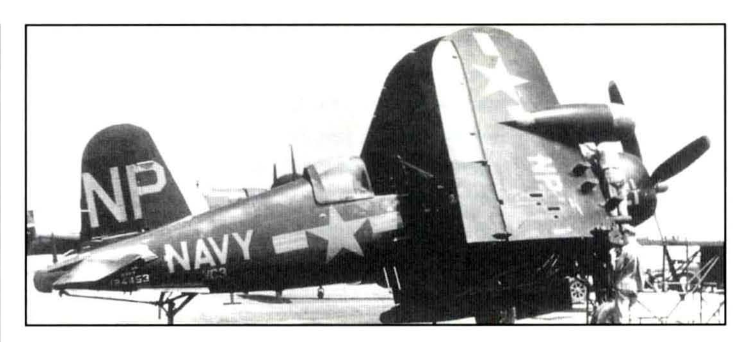
Hale siguió al reactor enemigo que había puesto rumbo hacia el Norte, y cuando su compañero trataba de mantenerse junto a él, sintió impactos en su F.8. Respondiendo a la llamada urgente de socorro de su punto, Hale se olvidó del MiG que huía y viró en su dirección descubriendo que otros dos rectores les habían atacado con el sol a las espaldas. Mientras Irlam escapaba en dirección a unas nubes cercanas, Hale viró en dirección a su atacante, quien mientras tanto había extendido sus aerofrenos para reducir velocidad y colocarse detrás del maltrecho Meteor de su punto. Sin embargo, el piloto del MiG falló el disparo y Hale, a su vez, repitió la maniobra de su presa, pero con mejores resultados. Ahora estaba en una posición ideal detrás del MiG que había reducido su velocidad, y lo roció con los disparos de los cuatro cañones de 20 mm de su F.8. El MiG fue alcanzado detrás de la cabina y efectuó un medio tonel situándose en vuelo invertido empezando a perder altura, arrojando una estela de humo negro.

Hale estuvo a punto de seguirle en su descenso, cuando fue atacado desde arriba por otros dos MiG. Ascendió bruscamente hacia ellos y abrió fuego, pero su picado a gran velocidad hizo que pudiesen alejarse sin ser alcanzados. Sin embargo, otra pareja apareció entonces en la cola de Hale que de nuevo viró en dirección a sus perseguidores, alcanzando al que iba más atrás con sus disparos, que se alejó dejando una estela de humo blanco (o posiblemente de combustible) detrás de sí. Ya se había quedado sin munición y el MiG escapó para poder combatir otro día. Al regresar a Kimpo, Hale descubrió que el reactor de su punto tenía nada menos que 112 orificios producidos por la metralla. Su reactor lució dos siluetas de MiG pintadas bajo la cabina durante un corto plazo de tiempo, cortesía de su mecánico jefe, Bob Cherry. Sin embargo, aquellas siluetas fueron pronto borradas siguiendo las estrictas instrucciones del Sqn. Ldr. Hubble, ya que contravenían las normas de la RAAF.

Los MiG estuvieron ocupados en abril, ya que durante ese mes el Tte. Joe McConnell reclamó su octava victoria, pero también él fue derribado. Rescatado del Mar Amarillo por un helicóptero H-19 Sikorsky

El gran rival de Fernández, Capt. Joseph M. McConnell, Jr. del 39º FIS de la 51ª FIW, se ajusta su cinturón de seguridad a bordo del L-20A Beaver que le llevaría desde Suwon a Kimpo para tomar un avión de transporte que le llevaría de regreso a América. "Quiero que ese hombre salga de Suwon y esté de camino a casa", aulló el Tte. General Barcus, jefe de la FEAF, que estaba preocupado de que el as con 16 victorias estuviese expuesto a la posibilidad de resultar herido o muerto en combate. Con tres MiG derribados en un solo día el 18 de mayo de 1953, McConnell se situó con sus 16 victorias como el "as de ases" de las fuerzas de las Naciones Unidas. Después de la guerra perdió la vida al estrellarse cuando probaba un F-86H en la Base Aérea de Edwards, California.





El Tte. Guy P. *Lucky Pierre* Bordelon, del VC-3 se convirtió en el único as de la Marina de los Estados Unidos después de un breve período en acción a mediados de 1953. Se le concedió la Cruz de la Marina (condecoración sólo superada en categoría por la Medalla de Honor) por haber conseguido sus éxitos con este Corsair F4U-5NL.

del 3er Grupo de Rescate Aéreo, McConnell fue ascendido a capitán dos semanas después. Poco después se convertiría en un doble as.

El 3 de mayo fue atribuido el derribo de un caza de hélice desconocido al Tte. Stanton G. Wilcox, del 319º FIS. Ésta fue la misión relatada en una de las citas anteriores por su compañero Fithian, también piloto de F-94B. Wilcox y su acompañante del asiento trasero no regresaron de la misión por causas que se desconocen. El 10 de mayo, los cazas nocturnos F-94B del 319º FIS consiguieron por fin su primera victoria contra un MiG; el Capt. John R. Phillips era el piloto y el operador de radar el Tte. Billy J. Atto.

El 7 de junio, el 319º FIS (equipado con F-94B) consiguió su tercera y última victoria aérea, un MiG-15; el piloto fue el Tcol. Robert W. McHale. El Tcol Vermont Garrison, que mandaba el 335º FIS, consiguió dos victorias el 5 de junio de 1953, transformándose en el 32º as norteamericano, a una edad muy avanzada para un piloto de caza: 37 años. Garrison había conseguido atribuirse 7,33 victorias en la II Guerra Mundial encuadrado en el escuadrón hermano, el 336º. Los capitanes Lonnie R. Moore y Ralph S. Parr se convirtieron el 18 de junio en el 33º y 34º ases.

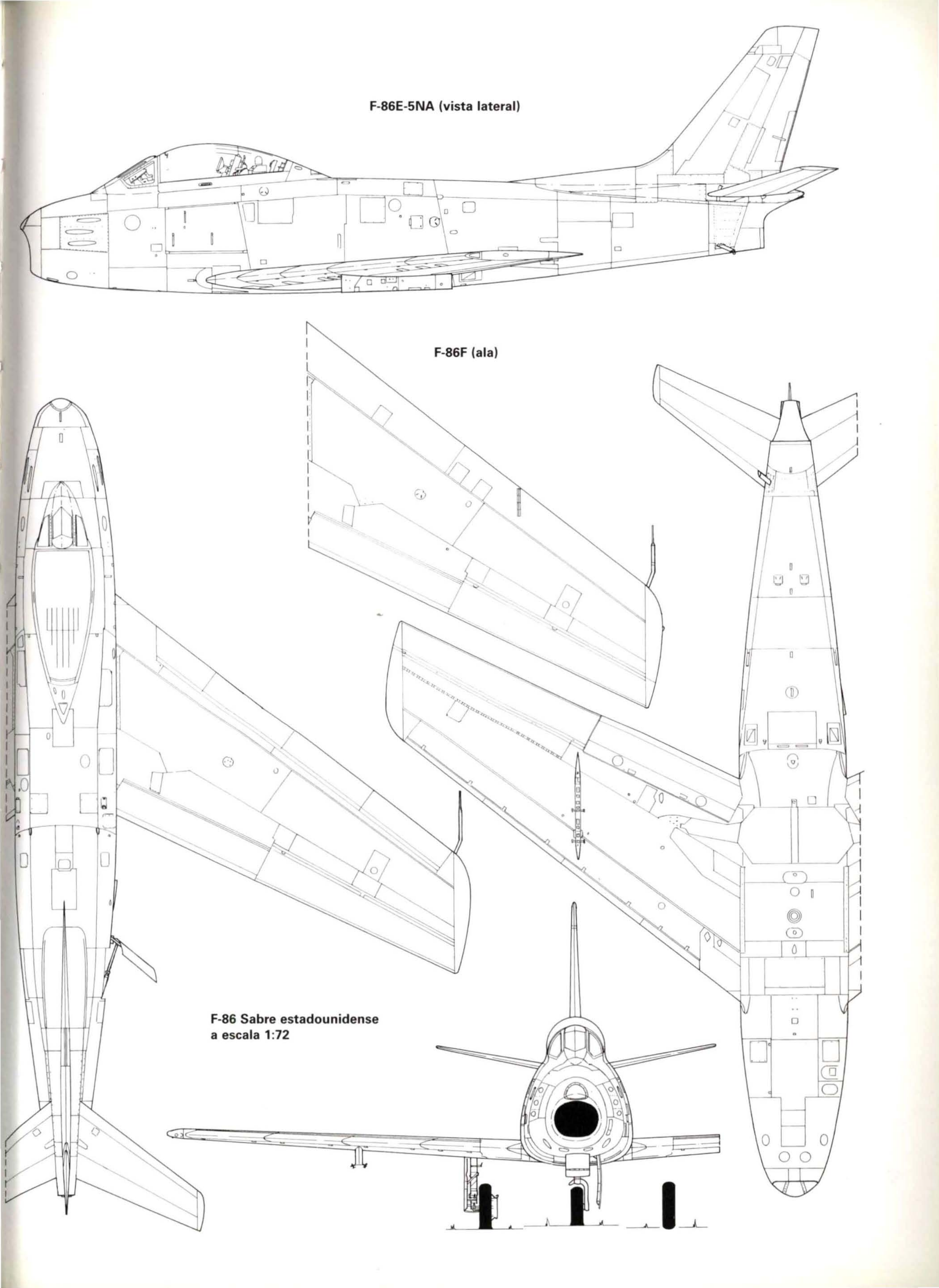
El Col. Robert P. Baldwin, jefe del 51º FIG, se transformó en el 35º as el 22 de junio de 1953, y ocho días después, el Tte. Henry *Hank* Buttelmann se convertía en el as número 36, y en el más joven de todos (aunque no era el más moderno en cuanto a graduación) a la edad de 23 años. Su cuenta final se elevaría hasta un total de siete victorias.

También antes de que terminase el mes de junio de 1953, el Cte. Jabara había aumentado su registro personal a 14 victorias, situándose a dos MiG del número de presas cobradas por el Capt. McConnell y a sólo medio derribo del Capitán Fernández, que en aquel momento ocupaba el segundo lugar entre los ases. A lo largo de un mes de combates durante el que se batieron todos los récords anteriores, los Sabre derribaron 77 MiG-15, incluyendo la cifra récord de 16 derribados en un solo día el 30 de junio.

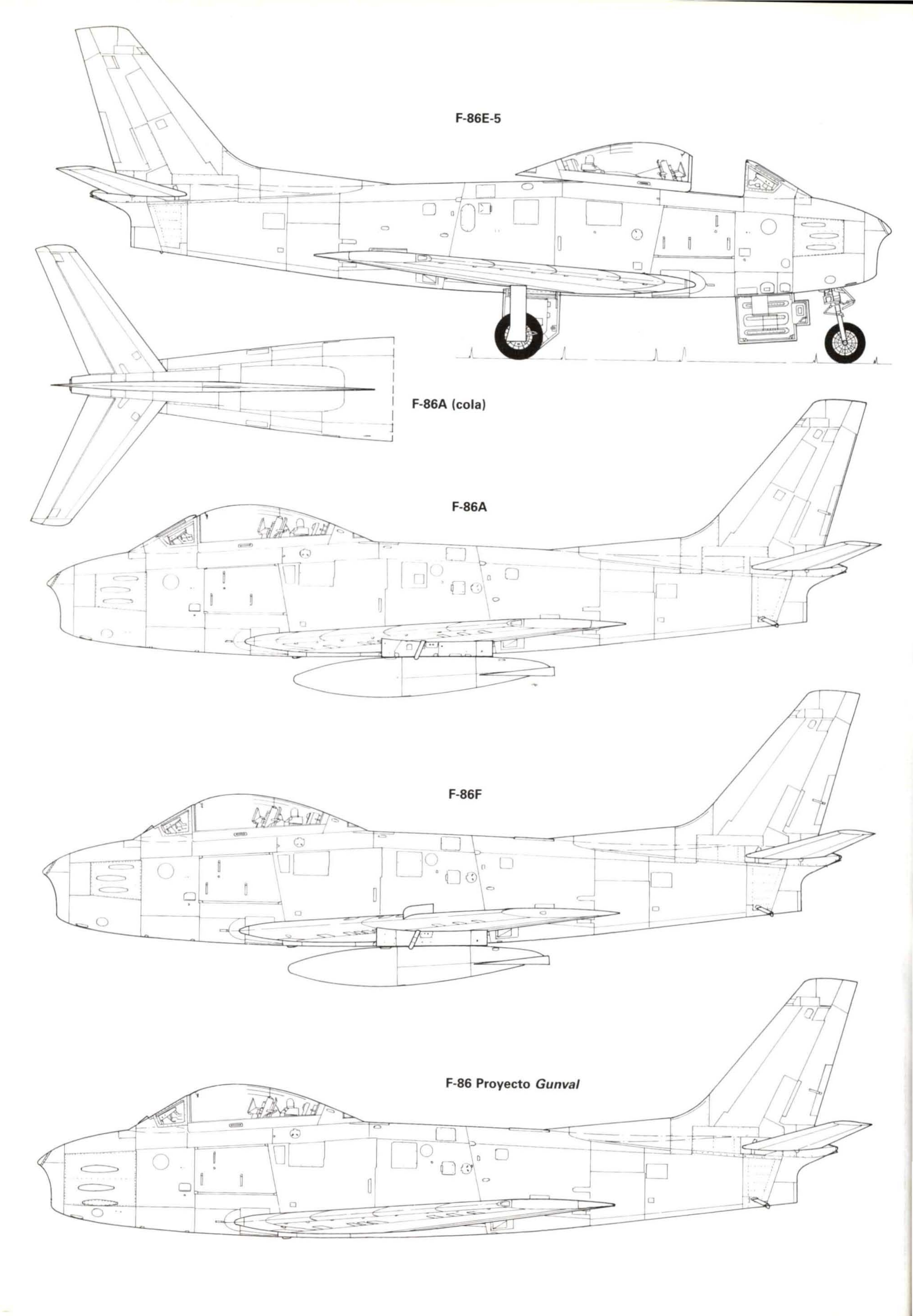
Durante la Guerra de Corea, la USAF perdió 971 aviones y la Marina y el Cuerpo de Marines de los Estados unidos 1.033, pero menos del 10% habían sido abatidos en combates aéreos. No se dispone de cifras sobre las bajas sufridas por el bando comunista, pero según los datos norteamericanos, el otro bando perdió 792 MiG en combates aire-aire, y otros 143 figuran como derribos probables. Muchos años después de la guerra, un estudio realizado por la Fuerza Aérea redujo la "proporción de victorias" del F-86 frente al MiG-15 de 14-1 a 7-1. A pesar de haber sido disminuida, la "proporción de victorias" conseguida por los pilotos de los Sabre sigue siendo verdaderamente notable si se tiene en cuenta que a lo largo de todo el conflicto estuvieron siempre totalmente superados en número.



El único F4U-5NL del Tte. Guy Bordelon fue totalmente destrozado por otro piloto el día en que se firmó el armisticio. Su aparato fue después reducido a chatarra in situ.



F-86E-5NA (vista lateral)
F-86F (ala)
F-86 Sabre estadounidense
a escala 1:72


F-86E-5
F-86A (cola)
F-86A
F-86F
F-86 Proyecto *Gunval*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Durante la guerra de Corea, el primer conflicto en el que prácticamente todos los aviones que participaron fueron reactores, los Sabres F-86 de la USAF se enfrentaron a los MiG-15 de las Fuerzas Aéreas norcoreanas y chinas. Aunque los pilotos aliados quedaron desconcertados por la habilidad en combate de los cazas comunistas, el intenso adiestramiento y unos excelentes mandos pronto permitieron a los pilotos de los Sabres dominar los combates aéreos sobre el río Yalu. En total 39 pilotos de F-86 consiguieron alcanzar la categoría de as, y las hazañas de muchos de ellos se recogen en este volumen, al igual que notables pilotos de la Marina y el Cuerpo de Marines de los Estados Unidos y de la Marina Real Británica. Tampoco han sido olvidados los ases del MiG-15.



